11e Année - N° 501 — 50 Centimes — 25 Avril 1908 - Tous les Samedi

LA VIE AU GRAND AIR

Publications Pierre Lafitte & Cie
Je Sais Tout - Fermes et Châteaux - Femina
Musica - La Vie au Grand Air - Éditions d'Art
9o, Av. des Ch.-Élysées et 9, Av. de l'Opéra.

UNE PERFORMANCE EXTRAORDINAIRE

Une rampe fantastique à Montmartre franchie par une 6-cylindres 30 HP *La Buire*

Abonnements :
Paris et Départements .. .. 24 *francs*
Etranger .. .. 28 *francs*
Changements d'adresse 0 fr. 75

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

LE PNEU

CONTINENTAL

Baisse ses prix

et maintient sa qualité

10 % sur les Enveloppes et la nouvelle Chambre à air marquée "A LA CIBLE"

5 % sur l'antidérapant ***ROUGE FERRÉ***

ENVOI FRANCO DU NOUVEAU TARIF SUR DEMANDE

PARIS, 146, avenue Malakoff.

AU PETIT MATELOT

TAILLEURS CIVILS et SPORTIFS

41-43, Quai d'Anjou et Avenue de la Grande-Armée, 27

Notre **Costume Réclame** **29 fr.**

TOURISTE ou **CYCLISTES** (en belle fantaisie anglaise)

ENVOI FRANCO DU CATALOGUE

En Voyage, à la Campagne, à la Chasse les

COMPRIMÉS VICHY-ÉTAT

permetttent de rendre instantanément toute boisson ***alcaline*** *et* ***gazeuse***

2 fr. le flacon de **100 Comprimés.** — EXIGER LA MARQUE : **VICHY-ÉTAT**

ED. PINAUD

18, PLACE VENDÔME

PARIS

GENET D'OR — PARFUM ULTRA-PERSISTANT

PARFUM LA CORRIDA

VIOLETTE — BRISE EMBAUMÉE

La Semaine Comique, par Henriot.

— C'est la jalousie de l'automobile... chaque fois qu'il franchit la rivière il veut absolument boire l'obstacle.

Dernières inventions.
La Bécane à pêche : excellente pour la truite qu'on prend au passage en remontant le courant.

PRENEZ GARDE, Madame

vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de **THYROÏDINE BOUTY**, *et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le* **LABORATOIRE 1, Rue de Châteaudun. Paris,** contre mandat-poste de 10 fr.

TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN

— **Avoir soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bouty.*** —

PARFUM POMPEÏA

L.T. PIVER PARIS

LA BENGALINE

est une excellente ***Peinture-Émail*** avec laquelle on peint soi-même très facilement le bois, le plâtre, le métal, la pierre, etc... Cette peinture est lisse et brillante, elle résiste aux lavages sans ternir. Pour prix et renseignements s'adresser au Directeur de ***LA BENGALINE, 16, Rue Suger, Paris.***

L'EMBROCATION MICHEL DUPRÉ

Supprime la Fatigue

Assouplit et Fortifie les MUSCLES

GUÉRIT *Efforts, Entorses Contusions*

Flacon 2.80 Fco gare 3.40 Fco domicile 3.75

Echantillon gratuit

1/2 flacon 1.60. - Fco 1.95

M. DUPRÉ, phien, Château-du-Loir (Sarthe). Dépôts : Pharmacies et Maisons fournit. p. sport et cycles. *Paris :* **A. Tunmer**

PIEDS

Disparition radicale de la TRANSPIRATION et de tous ses inconvénients : ***odeur fétide,*** *ampoules, rougeurs cuisantes, ramollissement douloureux des chairs,* **sans le moindre effet nuisible à la santé,** par le

SUDORIFUGE DU Dr RICARD exerçant une action assainissante, hygiénique et bienfaisante pr l'organisme résultat rapide, certain et durable **garanti.** 4 fr.; Fco 4.25 *Pharmacie du Sudorifuge,* à **Oraison** (Basses-Alpes

VOITURE DE PROMENADE

DUPONT

0, Rue Hautefeuille, 10

PARIS (VIe)

Téléphone 818-67

Envoi Franco du Catalogue

AUCUNE SUCCURSALE

VIN TONIQUE & HYGIÉNIQUE

BYRRH

Fait avec des vins vieux exceptionnellement généreux mis au contact du quinquina et de substances amères et bien aisantes, le **BYRRH** possède un arôme agréable et de précieuses qualités cordiales pour lesquelles est plus particulièrement

RECOMMANDÉ AUX FAMILLES

Le **BYRRH** se consomme à toute heure, soit pur, à la dose d'un verre à Bordeaux, soit dans un grand verre, étendu d'eau ordinaire ou d'eau de Seltz. Il devient alors une délicieuse et rafraîchissante boisson, sans perdre aucune de ses qualités bienfaisantes

Servi dans tous les établissements de consommation une bouteille d'origine le **BYRRH** se trouve dans toutes les maisons d'alimentation.

Ruckphot, Paris

La Bourse des Sports

Assurances Sportives

Les **Assurances spéciales,** 20, rue Taibout, Paris. Téléphone 283-41.

L'assurance contre les accidents, pour être bien faite, c'est-à-dire pour donner à ceux qui la contractent pleine et entière garantie, doit être faite avec beaucoup de soins, et demande le concours de spécialistes rompus à la confection des contrats qui constituent cette garantie.

Qu'il s'agisse d'assurances automobiles, de chevaux et voitures, ou d'assurances individuelles, la police souscrite ne vaut que par les clauses y inscrites, clauses qui varient à l'infini, suivant les cas.

Les **Assurances spéciales,** 20, rue Taitbout, Paris, se chargent de toutes les assurances en général et tout particulièrement des assurances suivantes, pour lesquelles elles se sont spécialisées.

Tous les sportsmen qui voudront être bien assurés de ne pas payer des primes exagérées feront donc bien de s'adresser aux **Assurances spéciales,** 20, rue Taitbout, Paris, qui leur donneront toute satisfaction,

Sur demandes, les **Assurances spéciales** envoient verbalement toutes explications utiles.

Pour donner rendez-vous, écrire ou téléphoner n° 283-41.

Automobile

Garage central, 4, rue Buffault (faubourg Montmartre). Téléph. 307-52. (1775)

NOUVEAU BANDAGE

Accepté à la Société de Chirurgie de Paris.

Le *seul* recommandé par tous les médecins et chirurgiens. Cet appareil en forme d'arbalète est *invisible* sur le corps, supprime le ressort du *dos* et le *sous-cuisse.* Le malade peut se livrer à tous les travaux sans éprouver de gêne. Par sa pression constante, il fait disparaître la hernie et mène à la guérison. Méfiez-vous des contrefaçons et n'achetez pas de bandage sans vous en faire *garantir la contention.* Envoi du catalogue. **MEYRIGNAC,** fabricant, **229,** Rue Saint-Honoré, Paris.

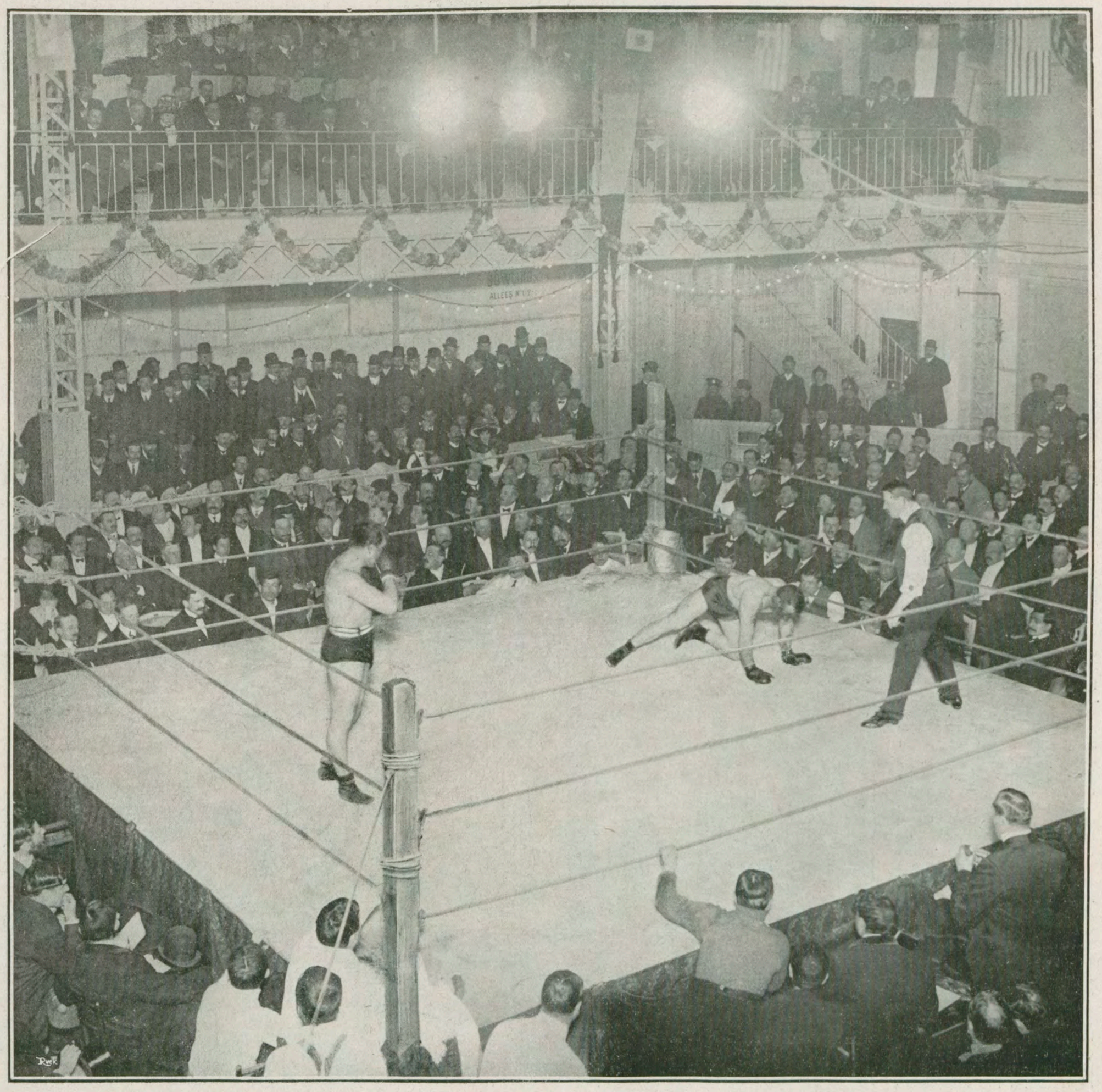
La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ..... 24 fr.
Etranger ..... 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

25 Avril 1908 — N° 501
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
90, avenue des Champs-Élysées, PARIS — Téléph. 528-64, 528-66, 528-68
Publicité : HUGUET-MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ..... 2 fr.
La page ..... 600 fr.
Encartage ..... 750 fr.

LE MATCH TOMMY BURNS-JEWEY SMITH



(Cliché des *Sports*)

J. SMITH EST PROJETÉ A TERRE AU TROISIÈME ROUND

Le match Tommy Burns-Jewey Smith, disputé le 18 avril, au Bowling-Palace, a été certainement le plus passionnant combat applaudi à Paris. Nous connaissions la réputation de Burns, nous craignions qu'il ne fût opposé à un homme de second ordre. Il n'en a rien été, et Jewey Smith fit preuve d'une grande qualité, tant par ses attaques que par sa résistance. Tommy Burns l'a mis knock-out au cinquième round. Le cliché que nous publions représente J. Smith la figure en sang, projeté à terre par Tommy Burns.

(Voir l'article pages 271 et 272.)

ADIEU L'ALASKA!

Après avoir vaillamment triomphé des éléments dans la traversée des Etats-Unis, les « New-York-Paris » ont reculé devant les neiges de l'Alaska, et Drieghe va essayer de les affronter

La voiture de Drieghe, à Springfield.

Après avoir suivi un itinéraire tout différent de celui adopté par les concurrents de la course officielle, Drieghe a atteint Seattle, où il a dû s'embarquer pour le Klondyke.

Infortuné Hansen! il ne verra pas l'Alaska! Plus heureux qu'Enée, il n'est pas mort avant de toucher le rivage, mais il n'a fait que l'entrevoir à peine et il l'a fui à peine entrevu.

Après une mauvaise traversée, la *Santa Clara*, à bord de laquelle la voiture américaine avait été embarquée à Seattle, était arrivée à Valdez le 8 avril. Le capitaine Hansen était à bord. L'accueil fait aux premiers arrivés des concurrents du raid fut enthousiaste, et le brave Hansen put croire, enfin, que, malgré son abandon par Saint-Chaffray, il allait pouvoir parcourir les plaines désolées et couvertes de neige de l'Alaska.

Hélas! sa joie fut de courte durée. Il fut vite démontré que la traversée en automobile était une entreprise impossible à cette époque de l'année.

Dans Valdez même, la neige atteignait dans les rues plus de cinq mètres de hauteur, mais quoiqu'elle continuât à tomber, la température n'était pas très basse et, sous les pieds, elle formait plutôt un tapis boueux.

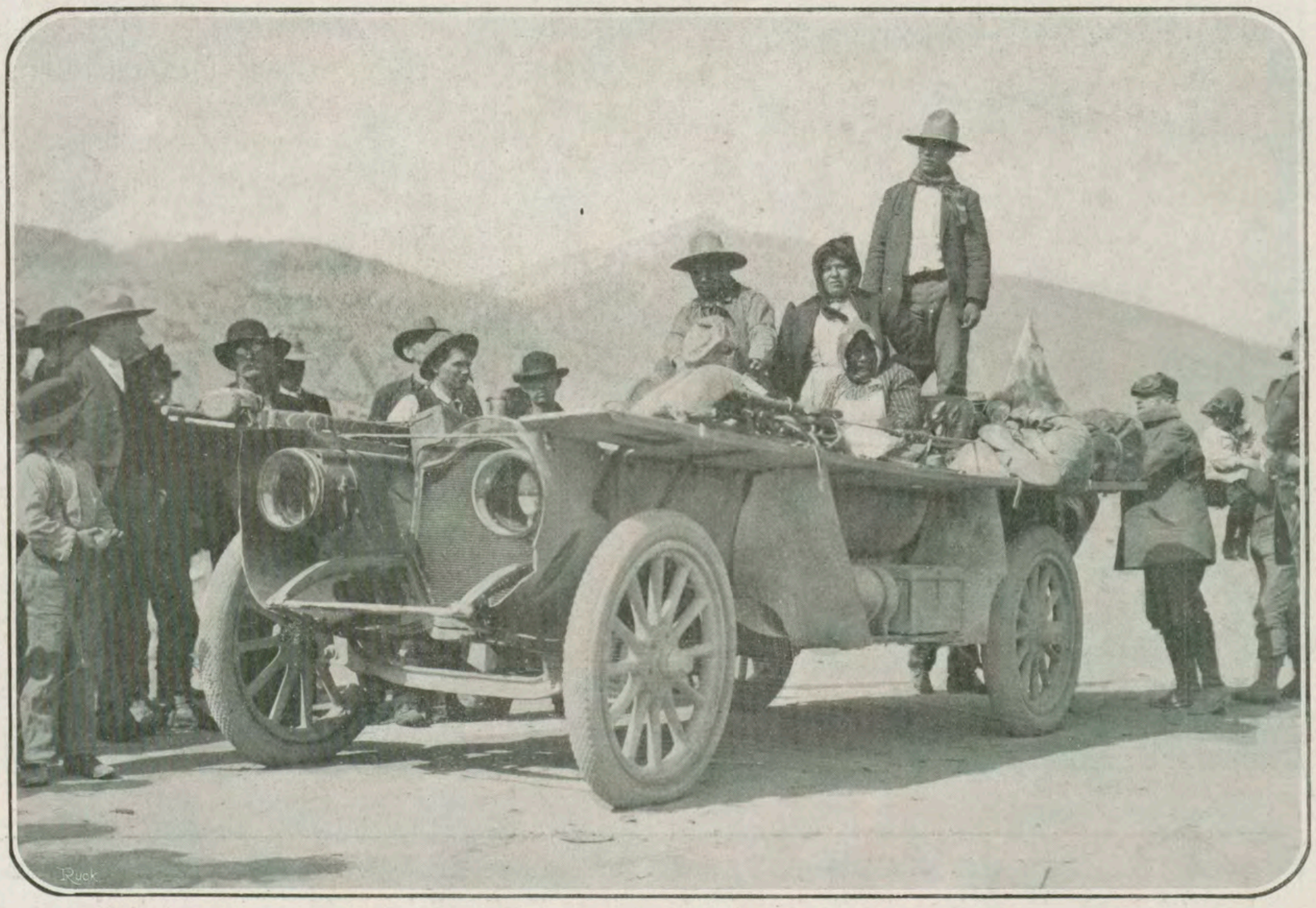
Scheuster et ses compagnons, tenant à se rendre compte par eux-mêmes de l'état du « tract », se rendirent en traîneau jusqu'à Camport, où se trouve le premier relai postal entre Valdez et Fairbanks. Ils furent contraints de constater qu'un dégel prématuré rendait, pour cette année, illusoire tout espoir de traverser la région en voiture. La couche supérieure de la neige est, en effet, complètement ramollie. Les hommes y enfoncent jusqu'à la poitrine et les chevaux jusqu'au poitrail. De chaque côté du tract, qui est à peine assez large par endroits pour le passage de l'auto, la neige s'élève en bancs qui vont jusqu'à 5 ou 6 mètres de hauteur. Il serait presque impossible de dégager la voiture si elle était contrainte de s'engager dans un de ces bancs ou si un dérapage l'y conduisait involontairement.

A leur grand regret, les Américains, qui étaient tout fiers d'être arrivés les premiers en Alaska, ont dû rebrousser chemin et, trois jours après, ils reprenaient le bateau pour San Francisco.

Ce qu'ils vont faire On espérait que la voiture française et l'italienne, qui étaient à quelques jours en arrière de la Thomas, essaieraient à leur tour de réussir, là où les Américains avaient reculé. Les conducteurs latins seraient peut-être plus audacieux ou plus heureux que l'Anglo-Saxon. Il n'en a rien été. Arrivés à Seattle le 14 avril, par le *City of Puebla*, Sartori et Saint-Chaffray, après s'être concertés, en apprenant le résultat du voyage fait à Valdez par la 60 chevaux de Scheuster, ont décidé que, dans ces conditions, il était absolument inutile pour eux de se rendre dans l'Alaska. Il est regrettable qu'ils n'aient pas préféré se rendre compte par eux-mêmes de l'état du tract. Peut-être une audace plus grande leur eût permis d'espérer une meilleure réussite. Mais on conçoit qu'après les fatigues et les tourments qu'ils ont eu à supporter pendant deux mois, ils hésitent à tenter une aussi périlleuse et aussi aléatoire aventure.

Tous trois, abandonnant l'Alaska, le détroit de Behring et les plaines glacées de l'Anadyr, vont donc maintenant continuer de boucler la boucle en gagnant à Vladivostock le continent asiatique. Scheuster a pris le 21 à Seattle, le paquebot *Rawhmut*, quant à Saint-Chaffray et Sartori, ils se sont embarqués le 15 à San Francisco sur le steamer japonais *Ak-Maru*, qui va les conduire à Yokohama, où ils arriveront le 29 avril. Là ils débarqueront, et, par la route, ils traverseront dans toute sa largeur la grande île de Nippon, pour rejoindre, à 400 kilomètres environ de là, Tsourouga, où ils s'embarqueront pour Vladivostock. C'est ainsi que Hansen visitera les Japonais au lieu des Esquimaux et des Samoièdes, et que sa connaissance des dialectes arctiques lui sera, ainsi qu'à ses compagnons, de peu d'utilité. Scheuster, de son côté, rejoint directement Vladivostock. Il a dû s'embarquer samedi dernier à Seattle. Il est probable que la Protos l'accompagne. Le lieutenant Kœppen, en effet, après avoir été arrêté toute une semaine dans le Nevada par suite de diverses avaries, a gagné Ogden, d'où il a pris le train pour Seattle, avec l'intention de s'embarquer également pour l'Asie.

Ainsi la partie la plus dure, mais aussi la plus intéressante du raid, celle qui, dans l'esprit du *Matin*, l'organisateur de l'épreuve, devait constituer pour l'automobile victorieuse la plus mondiale des réclames, a été abandonnée. En réalité, il a toujours semblé très douteux que le programme pût être suivi. On est parti beaucoup trop tard, sans données certaines, sans s'être rendu compte du temps nécessaire pour la traversée du continent américain. On pensait arriver à Valdez à la fin de février, on n'y était pas le 15 avril. A cette époque de l'année, il n'était pas certain que les voitures pussent tenter d'atteindre le détroit. Un



Une famille indienne.

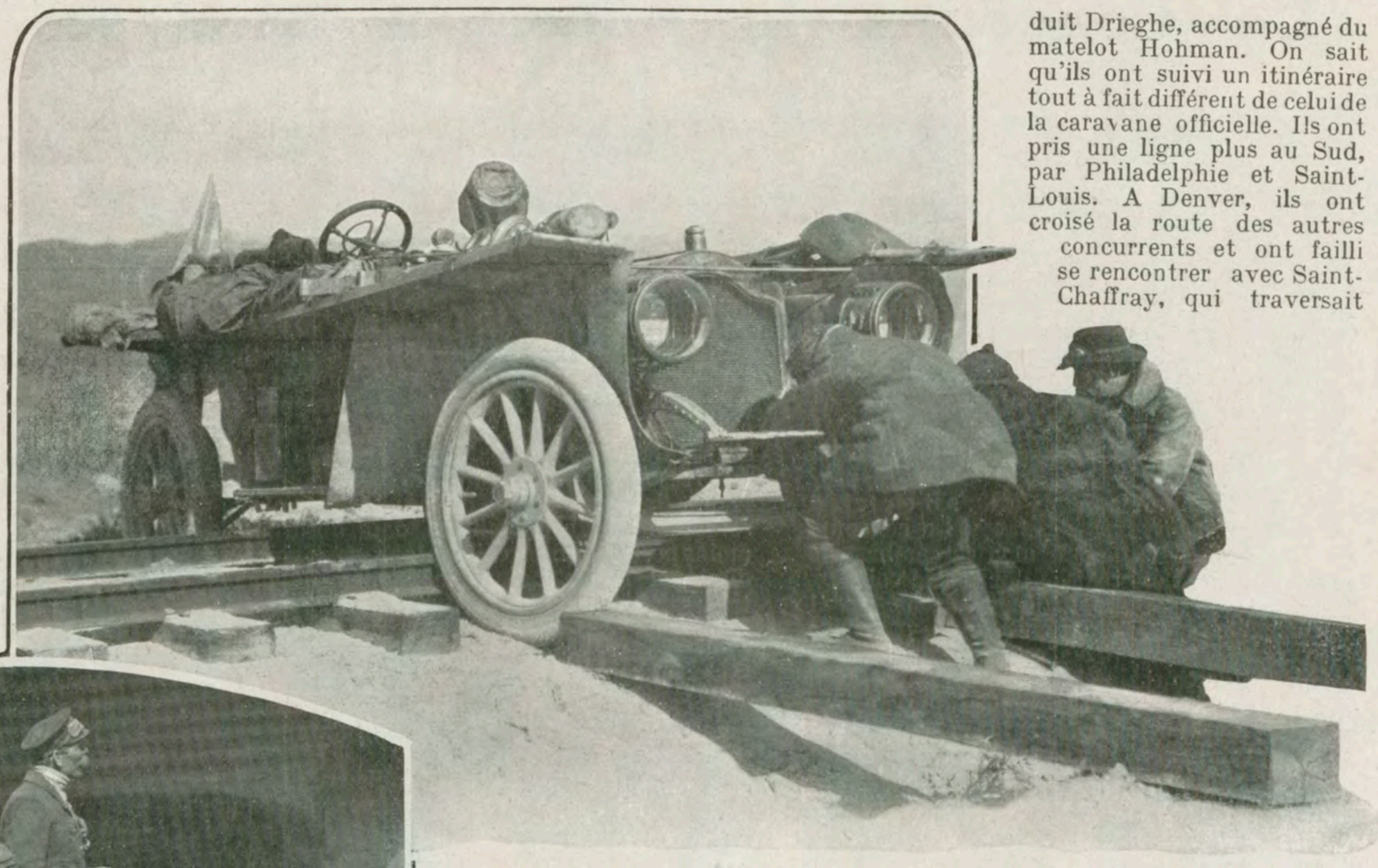
En traversant une « reservation » indienne, la voiture américaine reçut la visite d'une famille de Sioux, qui prirent plaisir à se faire photographier en automobile.

printemps précoce, dont nous ne nous sommes pas aperçus en Europe, a avancé la date du dégel. En toute occurrence, la traversée de la Sibérie eût été impossible, ce qui tend à prouver une fois de plus qu'on ne part pas pour Nijne Kolymsk comme on s'en va à Bordeaux.

A Vladivostock, les voitures vont trouver le Transsibérien, qu'elles n'auront plus qu'à suivre. Elles trouveront à Irkoustk la voie que leur ont tracée, l'an dernier, le prince Borghèse. Collignon et Cormier. Nous aurons donc une répétition de Pékin-Paris, avec cette différence que la Mandchourie sera moins pénible à traverser que le fut le désert de Gobi.

Celui qui n'en est pas

Mais, à côté de la course officielle, il y a, ne l'oublions pas, une voiture indépendante, celle que conduit Drieghe, accompagné du matelot Hohman. On sait qu'ils ont suivi un itinéraire tout à fait différent de celui de la caravane officielle. Ils ont pris une ligne plus au Sud, par Philadelphie et Saint-Louis. A Denver, ils ont croisé la route des autres concurrents et ont failli se rencontrer avec Saint-Chaffray, qui traversait



La traversée d'une voie ferrée.

Dans le Nevada, les voitures eurent à franchir, à plusieurs reprises et avec difficultés, la voie du Western Pacific Railway.

cette même ville à vingt-quatre heures de différence. Puis ils ont pointé vers le Nord; c'est, en effet, à Seattle qu'ils avaient l'intention de s'embarquer. Ils y sont arrivés depuis lundi. Comme leurs camarades, ils ont eu à combattre contre des difficultés sans nombre, dont on trouve la trace dans une lettre que nous adresse le chef de l'expédition.

« Après les neiges de l'Indiana, nous dit-il, nous avons trouvé dans le Kansas et le Colorado une poussière aveuglante et un soleil brûlant. Entre Denver et Green River, nous avons fait 445 milles d'une seule traite, sans rencontrer un village, ni une cabane. La lutte contre le sommeil avait été terrible. Nous avons roulé pendant trente-quatre heures sans nous arrêter, nous relayant au volant, car nous ne trouvions, dans ces hauts plateaux qui s'élèvent à 1.500 mètres d'altitude, aucun centre dans lequel il nous fût possible de trouver un refuge.

« Vous devez vous dire que nous avons manqué à la promesse que nous vous avions faite de vous envoyer des photographies, mais j'avoue qu'au milieu des tourments sans nombre auxquels nous avons été soumis, nous n'en avons trouvé ni le temps ni le courage. Celle que vous trouverez jointe à cette lettre a été faite lors de notre passage à Springfield. »

C'est par un autre côté que Drieghe a l'intention, nous l'avons dit, d'attaquer l'Alaska. Il va s'embarquer pour Skagway et essayer de franchir la White Pass pour joindre par le Klondyke le Yukon, qu'il descendrait jusqu'à la mer.

MARCEL VIOLLETTE.

L'arrivée de la Thomas à San Francisco.

La voiture américaine arrivant la première à San Francisco, le 24 mars.

Dans les prairies du Far West.

Les plaines du Nevada, où pousse une herbe drue, sont dominées par les cimes neigeuses des Montagnes Rocheuses.

Un hôtel dans le Far West.

L'hôtel de Currie (Nevada) offrit aux concurrents un accueil empressé, quoique dénué de confortable. Mais les intrépides en ont vu bien d'autres en traversant l'Amérique.

Le Concours de Roues et Bandages élastiques

Par H. PETIT

La roue élastique, presque méconnue jusqu'alors, a devant elle un brillant avenir — Ce que c'est qu'une roue élastique — Les résultats du concours

QUEL est celui d'entre nous qui, aux prises avec quelque levier coudé plus ou moins perfectionné, n'a pas maudit ces « sales pneus » et rêvé d'un avenir, où, âge d'or des chauffeurs, les pneus ne crèveraient plus ?

Hélas ! il n'est pas de pneu increvable, et surtout « inéclatable ». Si l'on veut que le pneu ne soit plus une source de pannes, il faut prendre un parti radical : s'en passer.

Mais, par quoi le remplacer ? Il y a belle lurette que les inventeurs travaillent. Le problème de la roue élastique, ardu s'il en fut, a été retourné sous bien des faces. Le concours qui vient de finir nous a montré combien de progrès avaient été réalisés dans cette voie.

Le problème de la roue élastique Les mathématiciens disent volontiers qu'un problème bien posé est aux trois quarts résolu. Nous allons essayer, aujourd'hui, de poser d'une façon nette le problème de la roue élastique, et nous verrons plus tard quelles solutions nos constructeurs ont adoptées.

Prenons le cas le plus complet d'une roue à la fois porteuse et motrice, et examinons les efforts auxquels elle va être soumise.

Tout d'abord, les aspérités de la route tendent à rapprocher le point de contact de la roue et du sol du moyeu. Si l'on veut que la roue absorbe les vibrations dues aux inégalités du sol, on devra rendre déformables dans le sens de la longueur les rais de la roue, ou plutôt rendre variable temporairement la longueur du rayon. Supposons donc qu'on dispose un ressort suivant un rayon. Ce ressort, écrasé quand la roue passera sur un obstacle, devra reprendre sa longueur primitive sans oscillations dès que le point de contact primitif aura quitté le sol. Il devra donc être freiné, automatiquement ou non.

De plus, la jante de la roue doit présenter une élasticité continue; autrement dit, tous les rayons du cercle que forme la roue doivent présenter la même élasticité. D'autre part, le moyeu doit rester constamment sensiblement au centre de ce cercle; par conséquent, la course des ressorts amortisseurs devra être limitée. Enfin, la compression de ces ressorts et leur retour à l'état d'équilibre doit absorber le moins possible de travail moteur, sous peine de diminuer outre mesure le rendement de la transmission.

Rigidité nécessaire Nous avons supposé notre roue motrice. Le moyeu, qui tourne, doit donc, par l'intermédiaire des rais, entraîner la jante dans son mouvement de rotation. D'où une certaine rigidité nécessaire pour la propulsion.

Cette rigidité ne doit d'ailleurs pas être absolue, sous peine de provoquer, à chaque variation du couple moteur, un glissement du bandage sur le sol; la roue doit être un amortisseur de transmission.

Rigidité latérale Si la roue se déplaçait toujours en ligne droite, les conditions nécessaires que nous avons énoncées seraient suffisantes. Mais, dans les virages, les roues sont soumises à un couple dont l'axe est situé dans leur plan; ce couple est formé de la force centrifuge, appliquée au moyeu, d'une part, et, d'autre part, de l'adhérence de la roue sur le sol, appliquée à son point de contact; il tend, par conséquent, à fléchir le rai qui se trouve verticalement. La roue doit donc présenter une rigidité complète dans le sens perpendiculaire à son plan.

Ce que doit être la roue élastique Maintenant que nous connaissons les desiderata auxquels doit satisfaire une roue élastique, nous pouvons examiner plus en détail les conditions du problème.

La roue, avons-nous dit, doit être telle qu'elle absorbe peu de travail pour ses déformations. La masse de la partie déformée doit donc être aussi faible que possible. Il y aura donc, en général, intérêt à disposer le système déformable aussi près que possible de la jante.

Cela dit, il convient d'établir une classification des roues élastiques.

Nous en séparerons d'abord les bandages déformables, analogues, comme effet, aux pneus, tel, par exemple, l'Automatique Ducasble qui remporte précisément la première place dans chaque catégorie. Il ne constitue pas, à proprement parler, une roue élastique, puisqu'il peut être placé sur n'importe quelle jante.

Dans les roues élastiques proprement dites, le système déformable pourra être placé :

1° Sur la jante elle-même;
2° Dans les rais;
3° Dans le moyeu.

L'étude particulière des différents systèmes nous fournira ultérieurement des exemples de ces diverses solutions.

H. PETIT.

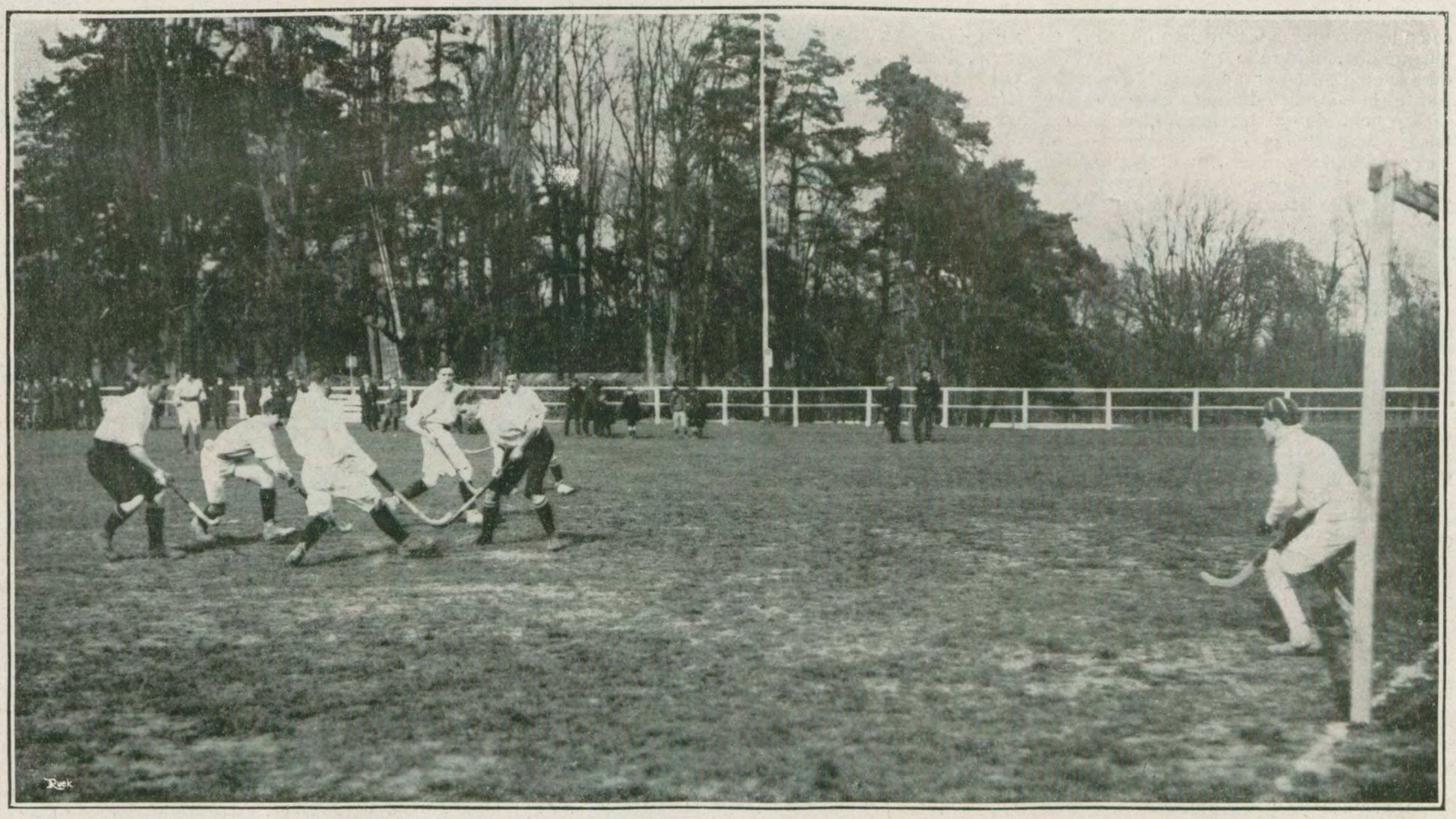
Le départ à Montgeron.

Vingt et un candidats se sont présentés au départ du Concours de roues et bandages élastiques, qui a été donné à Montgeron. Onze ont accompli l'itinéraire, qui comprenait le trajet Paris-Nice et retour, soit 2.200 kilom., qui ont été couverts en dix jours, dont deux jours d'exposition à Nice.

LE MATCH FRANCE-ANGLETERRE

Une attaque des Anglais.

Le match de hockey qui mit aux prises, le 18 avril, les équipes nationales de France et d'Angleterre, s'est terminé, à la surprise générale, par un match nul, chaque team marquant deux buts.



La défense du but français.

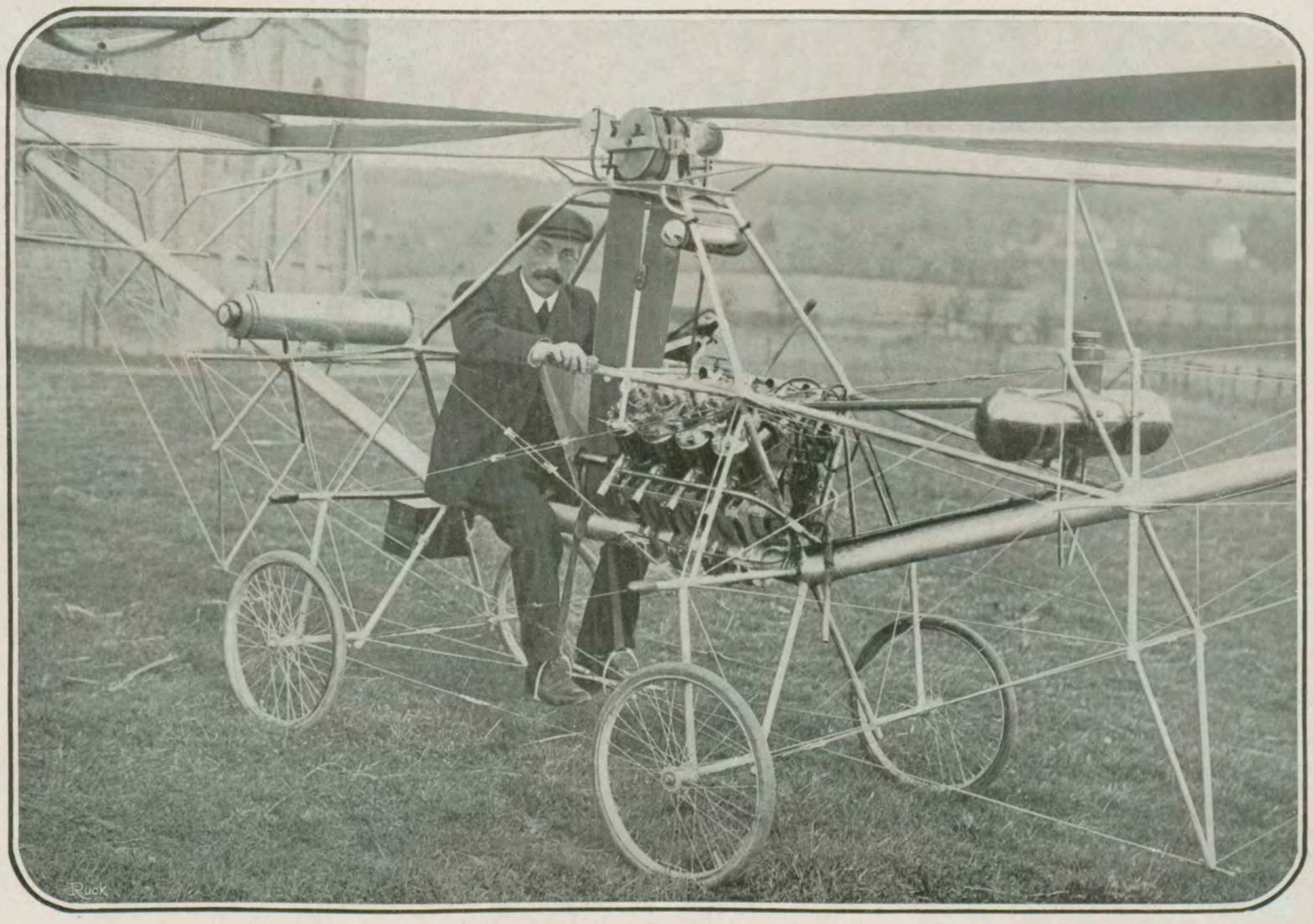
Le but français, Salarnier, du Racing, se prépare à défendre son camp, mais les arrières et les demis lui faciliteront la tâche et refouleront l'attaque des Anglais.

C'est à Saint-Cloud que s'est disputé le match de hockey France-Angleterre. Les deux camps marquèrent deux buts chacun (Stafford pour l'Angleterre, Poupon pour la France).

LES TROIS BRANCHES DE L'AVIATION

Par FRANÇOIS PEYREY

Si l'aéroplane est, jusqu'ici, la seule machine volante qui ait donné des résultats appréciables, avec Farman et Delagrange, les partisans des autres systèmes de sustentation n'ont pas pour cela abandonné la partie

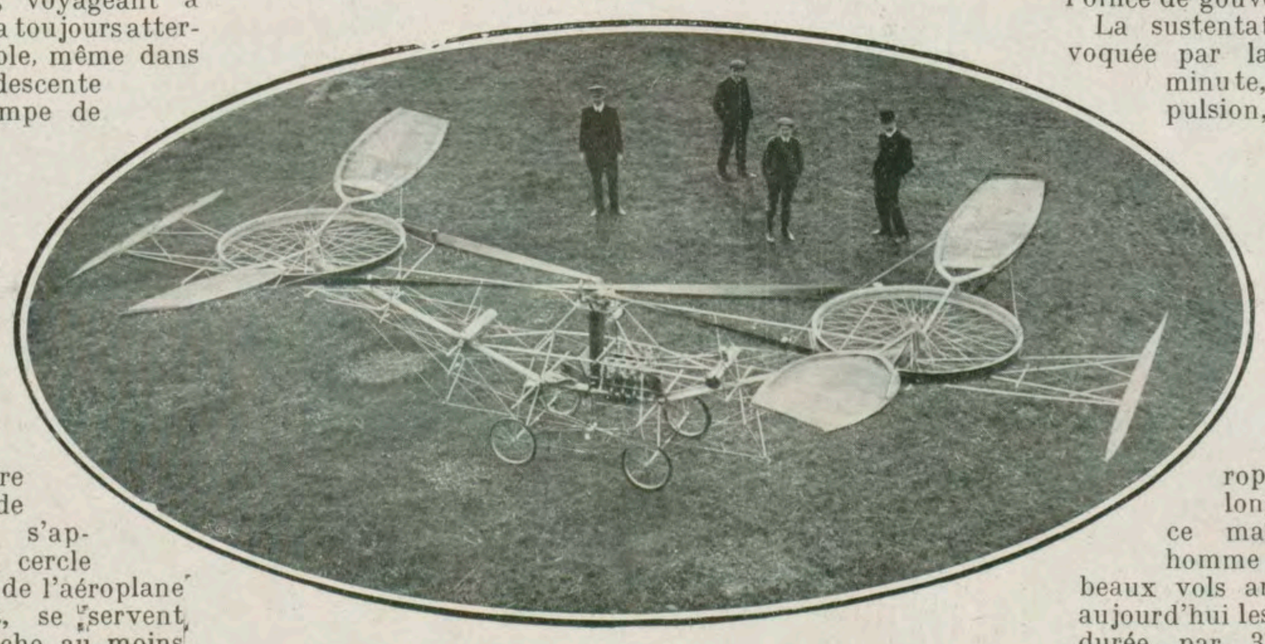


Paul Cornu et son hélicoptère.

Pour la première fois, le 26 mars, à Lisieux, un appareil monté s'est élevé au-dessus du sol, au moyen d'hélices. C'est l'hélicoptère Cornu.

Nos lecteurs connaissent suffisamment l'aéroplane. Il est donc probablement inutile de leur rappeler que l'essor de cet appareil, doué d'un mouvement oblique, est provoqué par la réaction de l'air sous ses plans. Je n'insisterai pas, non plus, sur l'ornithoptère, encore cher à de rares aviateurs désireux de copier exactement l'oiseau. Or, le coefficient orthogonal de la résistance de l'air, tellement infime, leur prépare des désillusions à ce point vives, qu'il est à souhaiter que ceux-là admettent bientôt, à leur tour, la supériorité du mouvement circulaire — l'hélice — sur le mouvement alternatif — le trop simple battement d'ailes paraissant impossible à réaliser en de bonnes conditions. L'hélicoptère, appareil à hélices horizontales, s'élevant verticalement, de pied ferme, constitue la troisième branche de l'aviation.

De ces trois principes, il n'en est qu'un, l'aéroplane, qui, jusqu'à ce jour, ait donné des résultats vraiment probants. Sans lui, l'enthousiasme général, éprouvé dans le monde entier pour la locomotion nouvelle, n'existerait pas ; les aviateurs seraient encore considérés comme cerveaux fumeux, pour employer un euphémisme. Néanmoins, malgré le triomphe de l'aéroplane, les hélicoptéristes ne désarment pas. Ils ne sauraient nier une vitesse inférieure de translation et la nécessité d'une force proportionnellement plus grande, mais se targuent de quitter le sol et de le regagner sans la préoccupation du terrain favorable qu'exige encore l'aéroplane dans les deux cas. Tel est leur principal argument, qu'il serait aisé de réfuter. Je pourrais, en effet, leur dire que l'aéroplane, voyageant à 200 mètres d'altitude pourra toujours atterrir dans un endroit favorable, même dans le cas de panne, puisque sa descente s'opérera suivant une rampe de 20 0/0 environ. Cette rampe lui permettra de reprendre terre dans un rayon de un kilomètre où il rencontrera certainement soit la prairie, soit la route, où il lui sera facile, la réparation terminée, de rouler pour reprendre l'essor interrompu. Je pourrais aussi, m'inspirant des études de M. V. Tatin, leur faire remarquer que les pales de l'hélice sustentatrice ne s'appuient que sur le même cercle d'air, tandis que les plans de l'aéroplane se déplaçant rapidement, se servent, avec avantage d'une couche au moins trois fois plus grande. Et cette utilisation heureuse permettra ultérieurement de réduire la surface portante, d'où augmentation considérable de vitesse.



L'hélicoptère vu d'en haut.

L'appareil, qui pèse 260 kilos, est muni d'un moteur 24 chevaux Antoinette.

L'hélicoptère Cornu Le 26 mars dernier, M. Paul Cornu expérimentait, à Coquainvilliers, aux environs de Lisieux, un hélicoptère qu'il a lui-même construit et dont l'effet sustensif des hélices horizontales parvint à soulever l'aviateur et son appareil — 260 kilos au total — à 40 centimètres du sol. Un deuxième essai, concernant la propulsion, fut moins heureux, contrarié qu'il fut par un vent frais.

L'hélicoptère Cornu se compose d'un bâti de 6 mètres de longueur en tubes d'acier haubannés. Au centre, le siège de l'aviateur et le moteur, un Antoinette 24 chevaux, actionnant par transmission spéciale (courroie plate), deux hélices de 6 mètres de diamètre, fixées aux deux extrémités du bâti, et destinées à la sustentation. Propulsion et direction sont demandées à deux plans montés aux extrémités avant et arrière de l'appareil, immédiatement au-dessous des hélices. L'inclinaison de ces plans est réglée par l'aviateur au moyen d'un levier, de façon à faire varier la vitesse et le sens de la marche. De plus, un deuxième levier commande le déplacement latéral des mêmes plans remplissant alors l'office de gouvernail.

La sustentation de l'ensemble est provoquée par la rotation, à 90 tours par minute, des deux hélices ; la propulsion, par la réaction de l'air refoulé par ces hélices sur les plans. Dans les meilleures expériences, assure M. Cornu, la sustentation fut obtenue dès que le moteur développa 12 chevaux, moitié de sa force.

Le succès de M. Léon Delagrange A son tour, M. Léon Delagrange a surabondamment démontré la supériorité de l'aéroplane. Après une assez longue période de malchance, ce maître sculpteur, devenu homme volant, réussit de très beaux vols artificiels et détient même aujourd'hui les records de distance et de durée, par 3.925 mètres, franchis en 6 m. 30 s. !

Le 11 avril, en effet, M. Léon Delagrange s'envola, à bord de son deuxième aéroplane, sur le champ de manœuvres d'Issy-les-Moulineaux, décrivit son vol d'après les côtés, mesurant 825 mètres, d'un triangle dont les sommets étaient indiqués au moyen de fanions. La durée totale de ce vol eût même été de 9 m. 15 s. si l'aéroplane, volant trop bas pendant les deux premiers tours, n'avait deux fois effleuré le sol, chaque fois à la suite d'un virage. M. L. Delagrange augmenta alors légèrement son altitude, qui n'a cependant pas dépassé trois mètres de hauteur moyenne, et parvint à accomplir encore près de cinq fois son parcours triangulaire. Si, dès le début de l'expérience, il avait évolué à l'altitude de la seconde partie, la distance aurait été de 5.575 mètres.

FRANÇOIS PEYREY.

(Photographies de notre envoyé spécial.)

L'HÉLICE PHÉNOMÈNE

Par E. PÉRIGNON

Comment un bateau qui n'avait pas dépassé 19 kilomètres à l'heure, avec son hélice spéciale, a-t-il pu en faire près de trente avec une hélice de fortune ? C'est ce que ne s'explique pas son propriétaire

Les deux hélices cassées.

Ces deux hélices, calculées spécialement pour la vedette de Pérignon, ne lui permettaient pas de dépasser 24 kilomètres à l'heure.

L'HISTOIRE de mon hélice phénomène a fait quelque bruit au Meeting de Monaco, j'espère qu'on me pardonnera de venir ici la conter.

J'avais amené à Monaco une vedette destinée à la marine. C'était un lourd bateau, construit pour faire du 23 à l'heure. Courant avec les racers les plus rapides, je m'étais modestement classé neuvième et dernier, dans la course en ligne, avec 19 de moyenne, ne voulant pas trop demander à un bateau neuf, sur 50 kilomètres. Pour le handicap, mon rendement fut donc établi sur 24 kilomètres. Je faisais faire à ma vedette son dernier essai, lorsque je m'aperçus tout à coup qu'une aile de l'hélice venait de se casser. J'avais démoli l'hélice de rechange quelques jours auparavant. Je n'en avais donc plus. Je me souvins que j'avais en réserve une hélice destinée à mon cruiser le *Lorraine III*. Mais, tandis que celle de la vedette destinée à un moteur de 60 chevaux était du pas de 54 millimètres, celle du cruiser dont le moteur fait 110 chevaux avait 65 millimètres de pas ; les dimensions étaient également différentes. En quelques coups de scie et de meule, le diamètre fut diminué de 50 millimètres, et la longueur des pelles réduite de 20 millimètres. Malheureusement, le pas ne pouvait être modifié, et j'étais sûr de faire caler mon moteur.

Je partis donc, convaincu de rester bien au-dessous du temps de mon handicap. Quelle ne fut pas ma surprise, quand je m'aperçus qu'au premier tour je marchais à 29, les tours suivants à 28 ! Je finis premier. Mais je ne sais pourquoi une hélice calculée par des techniciens m'a fait faire du 24 à l'heure, tandis qu'un propulseur de fortune m'a fait gagner une heure sur 50 kilomètres !

E. PÉRIGNON.

Pérignon et son hélice phénomène.

En revanche, une hélice de fortune retaillée à tours de meule, lui en fit atteindre près de 29 !

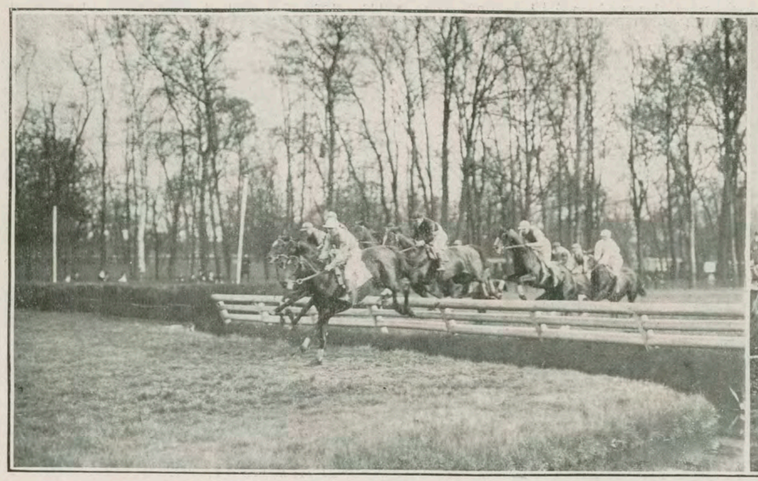
La pose de l'hélice.

La mort dans l'âme, Pérignon fait ajuster sa nouvelle hélice. Il a de la méfiance, elle ne va rien donner du tout... Elle lui fera gagner le handicap !

La Vie au Grand Air

LES JOURNÉES DE PAQUES A AUTEUIL ET A LONGCHAMP

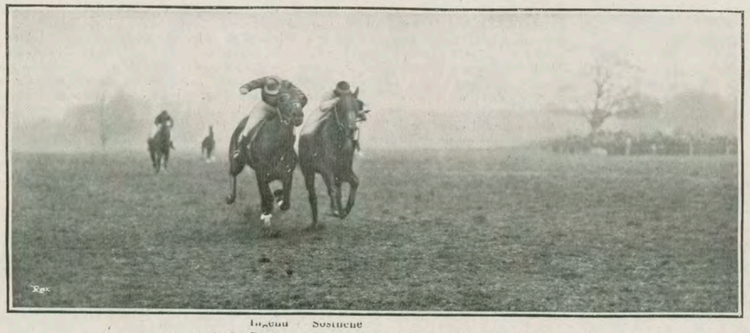
Par RENÉ RIONDET



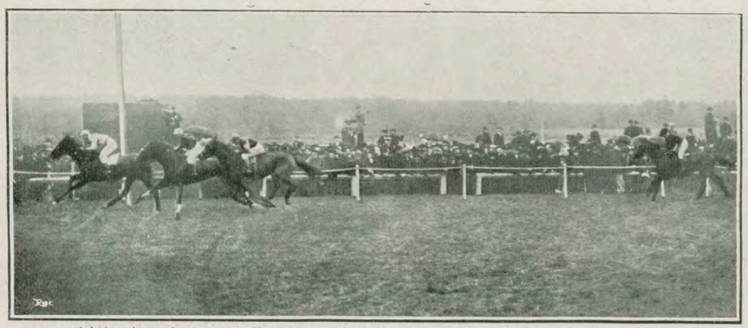
Le saut du brook dans le Prix du Président (steeple, 4 200 mètres, 50.000 francs).
Au brook, Austral était devant Coquet, Dandolo, En Avant Marche, Pincette, Bessborough, Adonis II, Matelot, Salomon, Matsouyé et Dynamo III.

Le saut de la rivière dans le Prix du Président.
A la rivière, Austral était devant En Avant Marche, Pincette, Salomon, Adonis II, Matelot, Dandolo et Coquet. Hayashi faisait une faute.

Dandolo
L'arrivée du Prix du Président de la République.
Après le bull finch, Dandolo, à M. Fischhof (Parfrement), avait l'avantage et l'emportait de 10 longueurs sur En Avant Marche, Adonis II, troisième, à trois quarts de longueur.



Ingénu Sosthène
L'arrivée du Prix Le Gourzy (haies, 4.000 mètres, 20.000 francs).
Entre les deux dernières haies, Ingénu et Sosthène venaient sur la même ligne. Après une très belle lutte, ils parvenaient à faire deat-heat.



L'Inconnu Jacinthe Olive
L'arrivée de la Coupe (3.000 mètres, 20 000 francs).
Moulins la Marche perdait 20 longueurs au départ. Au tournant, l'Inconnu, à M. Mérino, fournissait son effort, pour gagner facilement d'une longueur sur Jacinthe.

Neige, grésil et vent glacial, tel est le bilan atmosphérique de ces deux journées. Le sport a racheté largement, il est vrai, ces inconvénients qui ont nui, malgré tout, au succès de deux superbes réunions. A Auteuil, le Prix Le Gourzy et le Prix du Président de la République. A Longchamp, le Prix des Cars, le Biennal des trois ans, la Coupe

Après une semaine de véritable printemps, qui permettait de prévoir deux belles journées de fête, la température capricieuse nous a ramenés brusquement, pour le dimanche et le lundi de Pâques, aux frimas de l'hiver : bise glacée, rafales de neige et timides rayons de soleil se sont, pendant ces deux jours, disputé la suprématie, au grand dam des malheureux sportsmen, pour qui la vie au grand air se montre bien impitoyable, cette année.

L'intérêt du spectacle sportif est venu, heureusement, compenser le mauvais effet produit par ces frasques de la température. Le dimanche de Pâques est consacré, par la Société des Steeple Chases, au Prix Le Gourzy et au Prix du Président de la République. Ces deux épreuves réunissent théoriquement, la première sur les haies, la seconde sur les gros obstacles, l'élite de la spécialité : ce n'est pas leur faute si, pratiquement, cette élite ne s'élève pas au-dessus de l'honnête médiocrité. Ce fut le cas l'autre jour. Deux performances seules sont à retenir; ce sont celle d'Ingénu, dans la course de haies, et celle d'Adonis II, dans le steeple chase; car tous deux, sous de très gros poids, ont fourni une excellente course. Le Prix Le Gourzy est une épreuve à poids pour âge qui se donne des allures de handicap : un écart de 11 kilos séparait la grosse surcharge de la forte décharge. Seuls, Ingénu et Sosthène sont restés en présence à la fin et, après une lutte pendant laquelle Woodland a tout mis en œuvre pour galvaniser ce pauvre Sosthène, le juge a proclamé le dead heat, au grand étonnement du public, qui croyait avoir vu Ingénu battu. Quoi qu'il en soit, ce verdict se trouve tout à la fois glorieux pour Ingénu, qui portait 71 kilos, et peu flatteur pour Sosthène.

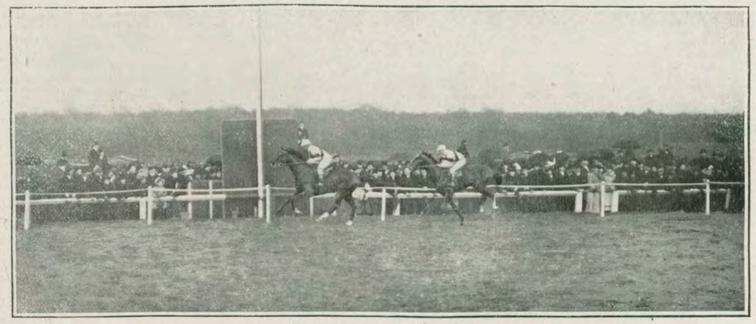
Le Prix du Président de la République, comme tout bon handicap de 50.000 francs, s'adresse à la quantité au détriment de la qualité. Il a réuni 16 partants, parmi lesquels 9 quatre ans, 4 cinq ans, 1 six ans et 2 chevaux âgés. Nous avons eu le plaisir de voir triompher le doyen du lot. Dandolo, le lauréat du grand steeple-chase de 1904, a, en effet, neuf ans. Le fait est assez rare, en France, pour qu'on le fasse ressortir. Saluons cette glorieuse épave du régime de l'entraînement intensif et de la course outrancière. Il avait semblé, depuis quelque temps, avoir perdu le perçant nécessaire pour finir une course : il s'est détaché, l'autre jour, avec aisance devant ses concurrents. Ceux-ci sont peut-être, cruelle énigme! bien médiocres pour s'être comportés de la sorte; les plus excusables sont Adonis II et En Avant Marche, qui étaient très chargés, Rosita III, qui est venue après la bataille.

Lundi, à Longchamp, la suite du palmarès des épreuves classiques appelait le Prix des Cars, le Biennal des trois ans et la Coupe. Comme à l'ordinaire, les deux premières de ces courses nous ont permis de voir, sous leur jour le plus favorable, quelques-uns des champions les plus en vue de l'année. C'est ainsi que, dans le Prix des Cars, Conquistador a effectué une rentrée victorieuse : il a mené de bout en bout et n'a eu aucun effort à donner pour distancer Northeast dans la ligne droite. Son compagnon d'écurie, Grill Room, n'a semblé avoir d'autre objectif que de le suppléer en cas de besoin : si son jockey lui avait lâché la tête il aurait sans nul doute précédé aussi facilement Northeast que, l'autre jour, Gambaiseuil.

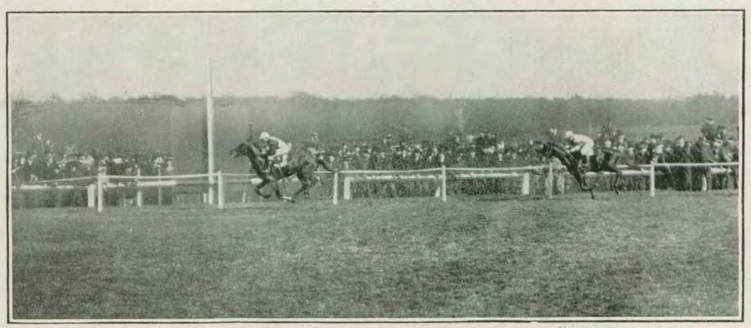
Dans le Biennal, Sea Sick et Schuyler ont fourni une petite promenade de santé, devant Litoun : c'est très bien, mais cela ne nous apprend pas grand' chose.

Enfin, la Coupe a été marquée par un incident particulier. J'avoue que je ne comprends pas grand' chose à la façon dont s'est comporté Moulins la Marche, le grand favori du public et le gagnant moral de l'épreuve. D'abord, au départ, il est resté, comme une borne, planté à l'opposé de la corde, parallèlement aux rubans de la starting; cette position, qui était sans doute l'effet d'une tactique de la part de son jockey, a eu un piètre résultat; car, étant parti en même temps que les autres, mais n'ayant pas été redressé suffisamment, Moulins la Marche a eu un crochet considérable à parcourir pour rejoindre la corde. Son retard initial n'a fait que s'augmenter jusqu'à la moitié du parcours. Dans la descente, il s'est mis à la poursuite du peloton et s'est engagé, à l'entrée de la ligne droite, tout à fait à la corde, où, gêné et bousculé, il n'a pu se faire jour. Qui trop embrasse mal étreint. Parfrement est un excellent jockey d'obstacles; toute sa supériorité disparaît lorsqu'il s'agit de courses plates. En l'absence de Moulins la Marche, l'Inconnu, qui se trouvait être l'un des concurrents les plus qualifiés, a remporté une victoire très nette, battant Jacinthe, dont la course est excellente, et Olive.

RENÉ RIONDET.



Sea Sick Schuyler
L'arrivée du 51e Prix Biennal (2.000 mètres, 25.000 francs).
Schuyler, Sea Sick et Litoun ont galopé dans cet ordre jusqu'à la ligne droite, où Sea Sick, à M. Vanderbilt, passait, pour gagner d'une longueur sur Schuyler.



Conquistador Northeast
L'arrivée du Prix des Cars (2.000 mètres, 10 000 francs).
Conquistador, à M. Camille Blanc, a pris la tête dès le départ et n'a jamais été inquiété. Il a fini avec deux longueurs et demie sur Northeast, second.

BLOC-NOTES

Nous engageons nos lecteurs à collaborer à cette page en nous envoyant des documents sportifs intéressants.

AUTOMOBILE

Minoïa, le vainqueur de la Coupe Florio et de la sixième catégorie de la Course Padoue-Bovolenta.

LES ÉPREUVES DE 1908

Il semble bien que, cette année encore, c'est la France qui aura le monopole des grandes épreuves automobiles. Elle l'aura même plus encore que les années précédentes, quoique notre calendrier se soit, lui aussi, singulièrement rétréci.

La Targa Florio ne paraît pas, cette année encore, avoir soulevé beaucoup d'enthousiasmes. « Trop grand, trop loin », disait-on autrefois d'une piste cycliste, que cela n'a d'ailleurs pas empêchée de réussir. La Sicile n'est peut-être pas trop grande Elle est sûrement trop loin. Le retentissement de la victoire, la publicité qu'en retire la maison victorieuse, sont loin de compenser les frais que nécessite un tel déplacement. Je dois ajouter que ceux qui s'y décidèrent en 1907 ne revinrent pas tous enchantés de l'accueil qui leur avait été réservé. La Coupe des Voiturettes, pas plus que la Course de Canots automobiles, ne remue pas les masses.

En Italie même, les épreuves automobiles semblent abandonnées. En Allemagne, il n'en reste plus qu'une, c'est la Coupe Henri de Prusse. Elle a réuni 145 engagements, mais il s'agit pour la plupart de bons touristes, désireux de faire un joli tour d'Allemagne à bonne allure, sans risquer la contravention. L'« écrevisse » allemande (c'est ainsi qu'on désigne le gendarme) est aussi sans pitié que le Pandore français. La réception par le frère de l'empereur, dans ses propriétés, au milieu de l'épreuve, est aussi une attraction considérable pour les loyaux sujets du Kaiser.

En Amérique, la Coupe Vanderbilt est bien malade : enfin, le Circuit des Ardennes, lui-même, est menacé. La vieille course classique mourrait, tuée par la justice de son pays. Contrairement au jugement du tribunal de première instance, la Cour d'appel vient, en effet, de déclarer un des concurrents de la course de l'an dernier, Hautvast, responsable d'un accident survenu a deux spectatrices de l'épreuve, en réalité victimes de leur propre imprudence. Un tel précédent effraie nos amis de l'A. C. de Belgique, qui seraient décidés à supprimer toute course sur leur territoire.

Décidément, le sport automobile traverse une mauvaise crise.

MARCEL VIOLLETTE.

Un nouvel autobus, construit sur le modèle de ceux qui fonctionnent à Londres, vient de faire ses débuts à Paris.

CYCLISME

Darragon, le champion du monde, après une course, donne des conseils à Naso, avec qui il s'entend très bien maintenant.

LES COURSES SUR ROUTE

Avec Pâques reviennent les courses sur route. Paris-Roubaix ouvre la série, et les autres se suivent, avec leurs incertitudes et leurs déceptions. Tel qui ne figure pas dans Paris-Roubaix se couvrira de gloire dans le Tour de France, et réciproquement. Cette année, la première épreuve de fond réservée aux routiers a remporté le succès auquel elle est habituée, et la lutte fut chaude. La victoire a été des plus disputées et les pavés du Nord se sont chargés d'établir un handicap entre les plus qualifiés, pour décrocher la timbale. L'intérêt avec lequel le public a dévoré les comptes rendus des journaux prouve combien ces courses, qui nécessitent tant de qualité, ont le don de passionner la foule.

Ne trouvez-vous pas que, lorsque recommencent ces longues randonnées, le sport semble tout à coup moins vide? Ces duels que se livrent les cracks, livrés à eux-mêmes, sur les chemins baignés de soleil, où la chaleur se fait un malin plaisir d'agrémenter le parcours déjà assez pénible avec ses côtes auxquelles succèdent des descentes soudaines où, au lieu de se reposer, il faut retenir de toutes ses forces pour éviter la fâcheuse bûche, animent la saison de curieuse façon.

Félicitons-nous donc d'être revenus à l'époque des grandes épreuves : nous allons applaudir à nouveau aux exploits des routiers. Là, ce ne sera plus comme dans la plupart des courses de vélodrome, nous ne pourrons jamais être certains à l'avance de la victoire de l'un ou de l'autre. Et cette incertitude est l'âme même du sport.

J. M

RÉSULTATS TECHNIQUES

Du 12 au 17 avril.

AUTOMOBILE

Monaco.— *Cruisers* (Mille arrêté). Delahaye-Nautilus VIII (2 m. 45 s.): *Racers* (Mille arrêté) : Panhard-Levassor (2 m. 1 s. 1/5).

CYCLISME

Dimanche 12 avril.

Vélodrome Buffalo. — *Match Darragon-Parent-Wills* (50 kilomètres derrière grosses motocyclettes): 1. Darragon (41 m 41 s. 4/5): 2. Parent, à 3 tours: 3. Wills, à 5 tours.

Match Ellegaard-Hourlier-Poulain : 1. Ellegaard, 3 points: 2. Poulain, 7 points: 3. Hourlier, 8 points.

ATHLÉTISME

Dimanche 12 avril.

Football Association. — *Stade de Colombes* : L'équipe de Belgique bat l'équipe de France par 2 buts à 1.

Mercredi 15 avril.

Hippodrome. — *Combat de boxe* : Sam Mac Vea fait knock-out Ben Taylor au 11e round.

HIPPISME

Dimanche 12 avril.

Longchamp. — *Prix de la Seine* (2.400 mètres, 12 000 francs) : 1. Compère, au duc de Gramont (Horan); 2. Sejan; 3. Grenat II. (9 partants.)

50e Prix Biennal (3.000 mètres, 25.000 francs) : 1. Elysée, a M. Olry-Rœderer (J. Childs); 2. L'Inconnu; 3. Eastman. (8 partants.)

Jeudi 16 avril.

Maisons. — *Prix Pénelope* (2.000 mètres, 20.000 francs) : 1. Scarlet, au comte Le Marois (O'Connor); 2. Bairam; 3. Cabanne. (14 partants.)

APRÈS LE MEETING DE NICE

La voiture 28 chevaux avec laquelle Anezin a triomphé dans l'épreuve du kilomètre lancé, a Nice, était munie de pneumatiques Persan.

NOTRE COUVERTURE

La photographie que nous publions sur la couverture de ce numéro représente une voiture 6 cylindres 30 chx La Buire, grimpant une rampe fantastique à Montmartre. Les voitures La Buire sont, on le sait, garanties un an contre tout vice de construction.

Rappelons que l'Auto-Office, 75, avenue des Champs-Elysees, est concessionnaire de cette célèbre marque grimpeuse de côtes.

ATHLÉTISME

Le chat Billy, porte-bonheur de l'équipe de rugby de Hall, qui rend invincible ce team quand il assiste aux matches.

UN PEU DE STATISTIQUE

Le public aime bien, lorsqu'il s'agit de boxe, qu'on lui présente des hommes qui n'ont jamais été battus. Il est d'ailleurs curieux de constater que c'est le seul sport où l'on prête une telle attention à l'invincibilité.

Dans le cyclisme, l'escrime, l'aviron, la course à pied, par exemple, connaissez-vous des gens qui n'ont jamais subi de défaites?

Cette théorie imbécile, presque tous les pugilistes se sont chargés de la battre en brèche, et deux boxeurs seulement n'ont enregistre que des triomphes. Ce sont Mac Farland et Billy Papke. Patrick Mac Farland, né en 1888, a Chicago, est un poids léger qui a débuté en 1904. Il a disputé 42 matches et n'a obtenu que des succès, dont 32 par knock-out. Je crois que c'est un record. Billy Papke, né en 1886, est le poids moyen qui dispute à Hugo Kelly et à Willie Lewis le titre de champion du monde. Sur 25 combats, il a fait trois matches nuls, un contre Pat O'Keefe, a Philadelphie, le 9 novembre 1907, n'a pas eu de décision, et les autres se sont terminés par des victoires à son actif.

Tous les autres boxeurs ont subi des échecs; pas un seul n'a conservé cette sorte de virginité, et pourtant vous m'avouerez que les Jeffries, les Johnson, les T. Burns sont des hommes de quelque valeur, plus connus que Mac Farland et même que Billy Papke, que seuls les initiés n'ignorent pas.

D'ailleurs, je me propose de revenir sur ce sujet et de raconter quelques petites choses qui, je l'espère, intéresseront les lecteurs de la *Vie au Grand Air*.

JACQUES MORTANE

HIPPISME

Le duc de Devonshire (à gauche), qui vient de mourir, avec le grand-duc Michel et la duchesse de Devonshire.

AMIS ET TOUS VENANTS

La Cour de Cassation vient de se prononcer encore une fois sur cette fameuse question des paris.

Ainsi la chose est désormais nettement établie : on peut parier avec ses amis, on peut aussi leur confier des enjeux, en vue de les porter aux guichets du Pari mutuel régulièrement autorisé. Le point important est de prouver que ces personnes, avec lesquelles vous êtes en relation, sont effectivement unies à vous par les liens de l'amitié, que, selon les termes du récent arrêt, « elles vous connaissent depuis longtemps et vous considèrent comme un ami ».

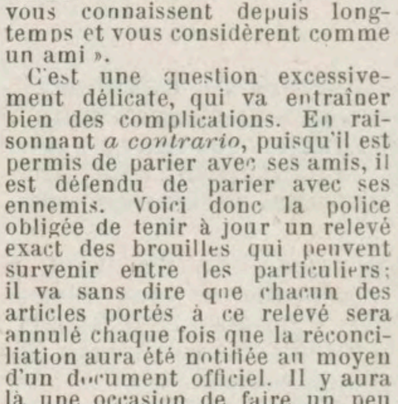
C'est une question excessivement délicate, qui va entraîner bien des complications. En raisonnant *a contrario*, puisqu'il est permis de parier avec ses amis, il est défendu de parier avec ses ennemis. Voici donc la police obligée de tenir à jour un relevé exact des brouilles qui peuvent survenir entre les particuliers; il va sans dire que chacun des articles portés à ce relevé sera annulé chaque fois que la réconciliation aura été notifiée au moyen d'un document officiel. Il y aura là une occasion de faire un peu de paperasserie : c'est déjà une bonne note.

Ensuite, il y a toutes sortes d'amitiés : l'amitié d'enfance, l'amitié de collège, etc. Devra-t-on, pour reconnaître la bonne, se reporter au vers latin *Donec eris felix...*? Devra-t-on éliminer ces amis, dont le vieux poète français disait « ce sont amis que vent emporte, et il ventait devant ma porte »? Avouez que ce serait, pour le principal intéressé, un moyen un peu trop rigoureux de prouver ses dires.

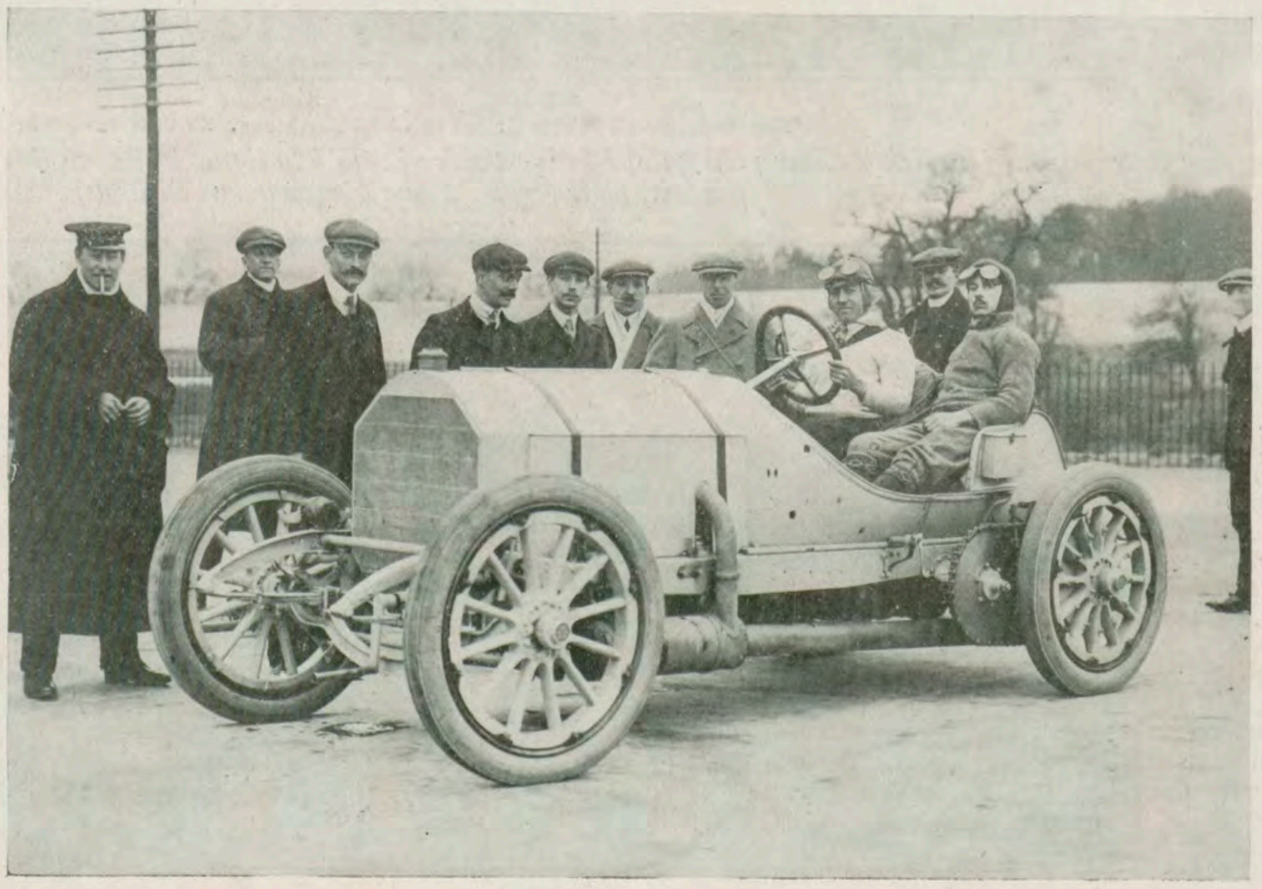
En tout cas, le problème est véritablement difficile à résoudre.

On songe enfin avec effroi au moyen très simple qui s'offre de tourner la loi tout en se conformant à son texte. On raconte déjà que, sous l'influence du féminisme, certaines personnes bien connues pour l'affabilité de leur abord, sont sur le point de s'établir bookmakers. Lorsque la police se présentera pour leur demander des explications, elles répondront sans hésitation : « Nous ne parions qu'avec nos amis ». Eh bien ! elles pourront parier avec tout Paris !

BOIARD.



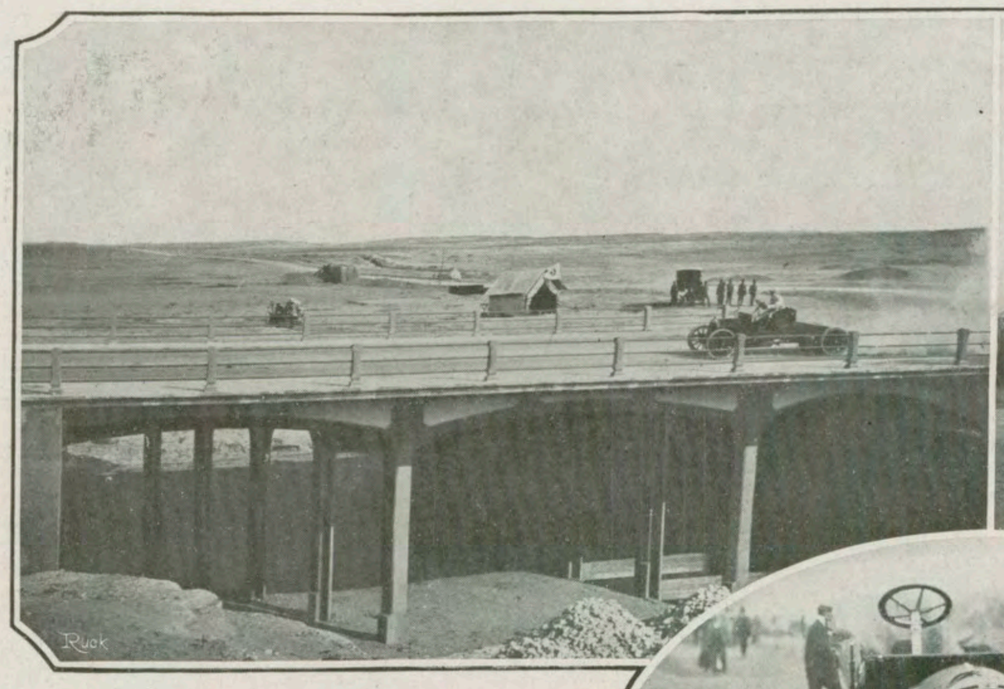
S. A. R. Monseigneur le prince Miguel de Bragance, l'un des meilleurs joueurs de polo admirés à Cannes.



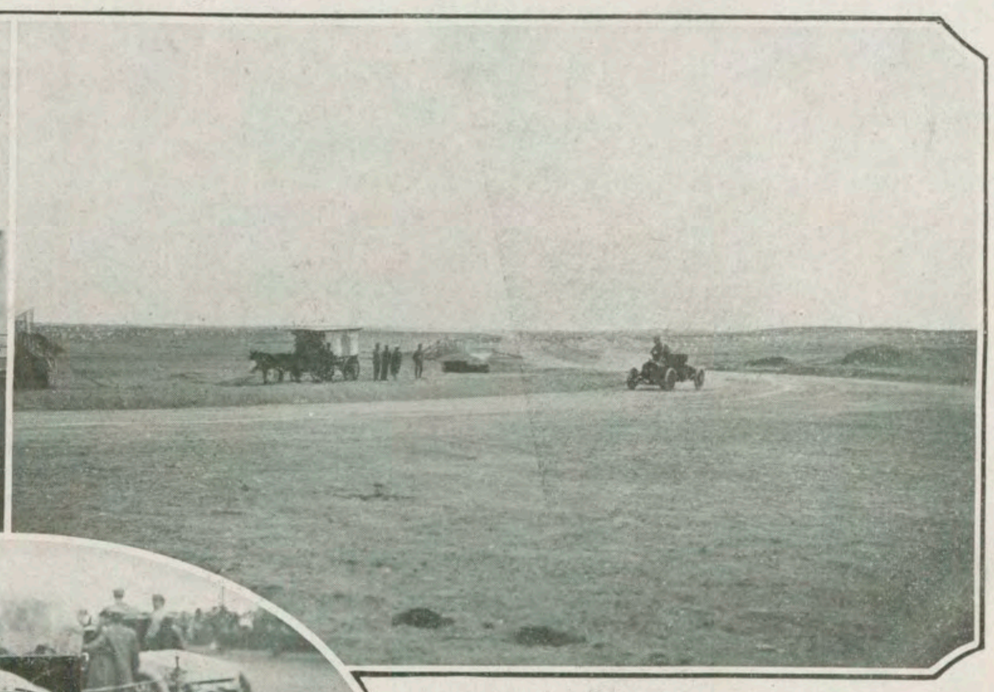
A BROOKLANDS

Resta, sur sa voiture 90 chevaux, munie de pneumatiques Continental, *a obtenu, le 10 avril, les résultats suivants : 1/2 mille (804 m. 50), départ lancé, en 18 s. 3/5 (154 kilomètres à l'heure), 25 milles (40 kilom. 225), en 18 m. 37 s. 2/5.*

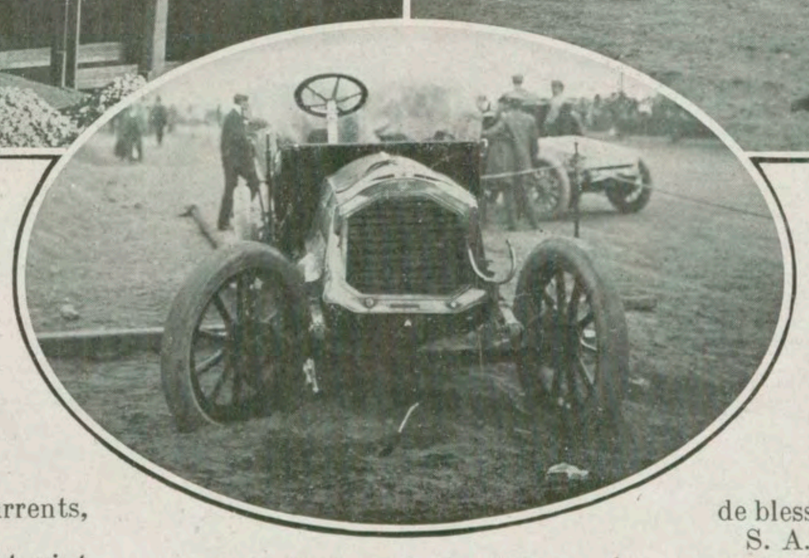
UNE COURSE D'AUTOMOBILES AU CAIRE



Le pont de bois.
Un pont de bois avait été établi à la sortie d'un virage.



Un passage.
Très large et très bien entretenue, la route semblait une piste d'autodrome.



La voiture après l'accident.
C'est à un excès d'initiative qu'est dû l'accident du Caire.

DERNIÈREMENT, se disputait en Egypte la première course d'automobiles.

Le circuit, d'une longueur de 28 kilomètres, se trouvait éloigné de 10 kilomètres du Caire, et, par sa situation en plein désert, permettait de suivre les concurrents, sans les perdre de vue à aucun moment.

Malheureusement, un regrettable accident vint interrompre cette fête sportive. La voiture de Fenderl avait presque rattrapé, sur la ligne d'arrivée, la voiture de Ferdinand de Martino, lorsqu'un coussin de cette dernière tomba sur la route. Un des chaouiches du service d'ordre voulut le ramasser, mais à ce moment arrivait la voiture de Fenderl. Le malheureux, projeté à une assez grande distance, fut tué sur le coup.

Fenderl ayant perdu connaissance, n'était plus maître de sa direction, et la voiture, brisant la corde de clôture, fonça au milieu de la foule des tribunes, où elle fit encore trois morts et une vingtaine de blessés.

S. A. le Khédive fit immédiatement arrêter les courses, au milieu de la consternation des assistants, qui voyaient se terminer si tristement une fête commencée sous d'aussi heureux auspices.

Il ne convient d'incriminer en rien le Comité d'organisation des courses. Le malheur fut causé par une de ces circonstances que l'on ne peut prévoir et que nous ne pouvons que profondément déplorer.

H. D'HÉROUVILLE.

Le Championnat de France des 10 kilomètres

Le deuxième tour.
Le championnat de France de 10 km. sur piste s'est disputé dimanche à Gentilly. Sur notre cliché, Frémont mène devant de Fleurac, Felton et Keck.

Avant le dernier effort.
De Fleurac va fournir son effort. Il terminera avec 200 m. d'avance sur Frémont, couvrant les 10 kilom. en 34 m. 10 s.

(Texte et Photographies de nos envoyés spéciaux.)

PARIS-ROUBAIX SOUS LA NEIGE

Au contrôle de Beauvais.

Une quinzaine de coureurs s'étant présentés en peloton furent retenus cinq minutes. On remarque parmi eux Passerieu (1), Lorgeou (20), Fabert (23), Petit Breton (4), Baert (82), etc.

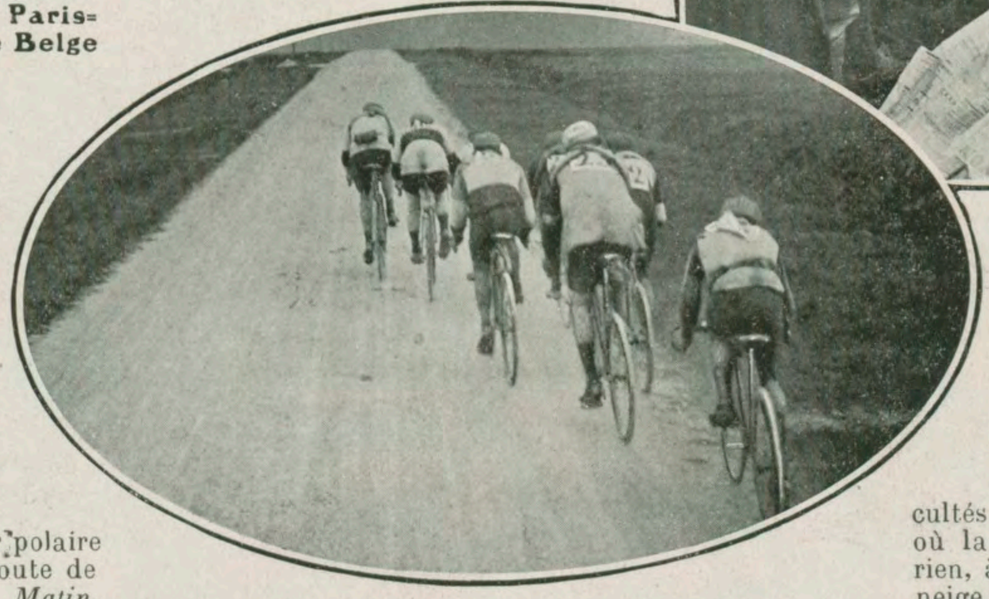
Disputée par une véritable tempête, la treizième course Paris-Roubaix a été gagnée par le Belge Van Houvaert

J'ai fait le Circuit de Dieppe en février, alors que la terre normande disparaissait sous une couche glacée; je suis monté au Genèvre en décembre, par 18° au-dessous de zéro, pour entraîner Saint-Chaffray aux neiges de l'Alaska; j'ai passé le col de Balme en janvier, en tirant derrière moi une encombrante paire de skis; je n'ai jamais souffert du froid comme en suivant, le jour de Pâques, la course cycliste de Paris-Roubaix. Le vent debout soufflant en tempête, les tourbillons de neige, auxquels succédaient les rafales de grêle, tout ce que l'hiver polaire peut imaginer pour arrêter, sur la route de l'Alaska, les « Tour du Monde » du *Matin*, nous l'avons rencontré dans les plaines picardes. Et nous ne sommes pas des héros!

Ceux qui furent des héros, par contre, ce sont les 90 braves coureurs qui n'hésitèrent pas à partir de Chatou dès 6 heures du matin pour couvrir, malgré cette température inclémente, les 270 kilomètres qui les séparaient du vélodrome de Roubaix, où la plupart ne pouvaient guère récolter que la gloire et les applaudissements des spectateurs, maigre réconfort, après des efforts aussi pénibles. Je ne crois pas que, depuis treize années que se dispute la course classique de Pâques, les coureurs aient jamais eu à lutter contre de telles difficultés climatériques. Il y eut des années où la pluie fit rage, mais la pluie n'est rien, à côté du froid qui paralyse, de la neige qui s'infiltre dans les maillots, de la grêle qui cingle le visage, comme si l'on vous enfonçait dans la peau des milliers d'épingles. Couverts de nos manteaux, le visage à demi protégé par les lunettes, nous dûmes, à certains moments, nous arrêter et tourner le dos à la tempête. Que fut-ce donc pour les coureurs, en maillot mince, en culotte de course, les jambes nues, quelques-uns nu-tête, les yeux pleins de boue et le cœur transi! Gloire à ces vaillants!

Un revenant.

Aucouturier, qui ne courait plus depuis deux ans, faisait sa rentrée. Il a abandonné à Arras.



Le deuxième peloton à la sortie de Beauvais.

Passerieu, Fabert, Lorgeou, momentanément lâchés, ne vont pas tarder à revenir sur le peloton de tête.

Le groupe de tête à Saint-Saulier.
Entraîneurs et suiveurs étaient interdits. Seules, la voiture des organisateurs et une voiture réservée aux constructeurs pouvaient suivre les concurrents.

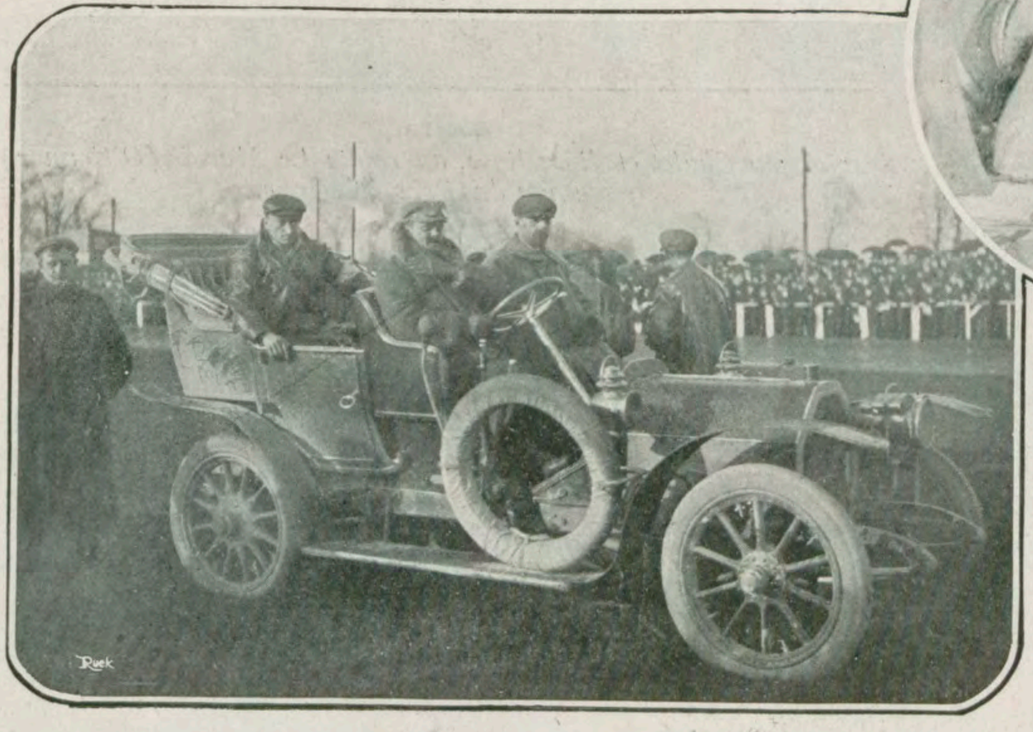
Pas d'entraineurs

Pour la première fois, la course se disputait sans entraîneurs. On sait mon opinion sur les épreuves sans entraîneurs. Elles m'ont toujours paru la négation du sport. Qui dit course dit vitesse. Tout règlement qui vient limiter cette vitesse est donc, par cela même, antisportif. On a mis en avant, pour légitimer la suppression des entraîneurs, des considérations humanitaires qui n'ont pas grand'chose à faire avec le sport. Il s'agit d'égaliser les chances, de ne pas sacrifier à l'avance les concurrents inconnus qui n'auraient pas à leur disposition le matériel d'entraînement que les grandes maisons de cycles peuvent fournir à leurs poulains. C'est la même pensée qui a fait supprimer les suiveurs et les soigneurs, qui a fait interdire le changement de bicyclettes en dehors des contrôles, le prêt de machines entre concurrents, etc. Il est même défendu à un coureur d'attendre un camarade lâché pour essayer de le ramener sur le peloton. Et ce n'est pas tout : interdiction d'accepter une machine de rechange d'un cycliste de rencontre, de se faire offrir, serait-ce un verre d'eau, par un spectateur compatissant. Bref, il y a tant d'interdictions qu'on se demande comment un coureur peut parvenir jusqu'au bout sans être disqualifié. On arrive ainsi à avoir une longue liste d'engagés, mais le résultat final est toujours le même. C'est toujours le représentant d'une grande marque qui gagne.

Fabert.
Après avoir tenu la tête jusqu'à l'arrivée, il fut renversé à la porte du vélodrome et perdit 2 places (*guid.* J.O.G.).

Lorgeou
Vaillamment revenu sur les deux leaders, il battit Fabert sur la piste même du vélodrome et se classa second, en 10 h. 38 m. (*Guidon* J. O. G.)

Van Houvaert signe à Roubaix.
Après avoir rejoint Fabert à l'entrée du vélodrome, le coureur belge a terminé 1er, en 10 h. 34 m. 25 s. (*bicycl.* Alcyon, *guidon* J.O.G. *Pneus* Dunlop).



La voiture de la *Vie au Grand Air*.
C'est sur une 14-18 chevaux Ariès, *conduite par M. Benselin, que nous avons suivi toute la course* (*pneus* Continental).

Cette année, c'est Alcyon qui a triomphé. L'écurie bleu-ciel — car les écuries de cycles ont maintenant des couleurs comme celles de pur-sang — a pris la première place avec Van Houvaert et huit autres dans les quinze premières. Ce Van Houvaert est décidément l'homme des courses dures. Il l'a prouvé, l'an dernier, dans Bordeaux-Paris; il l'a prouvé, récemment encore. en enlevant Milan-San Remo et en battant les redoutables coureurs italiens sur leur propre terrain. Ce n'est pas un homme de première classe, il est loin d'avoir l'allure souple des Huret ou des Lesna. Mais sa résistance est énorme et son courage est extraordinaire. Sa course de dimanche en est une nouvelle preuve.

Au contrôle d'Arras, Fabert, profitant du désarroi ordinaire des signatures était parvenu à s'échapper, et, filant la tête baissée, avait pris une avance qui allait toujours en s'augmentant et qui atteignait bientôt près de 2.000 mètres. Derrière, venaient Van Houvaert et Garrigou, plus loin Lorgeou. Grâce à notre 14/18 chevaux Ariès, dont le petit moteur donne à merveille, nous allons d'un groupe à l'autre. A Pont à Marcq, dans un effort formidable, le Belge emballe, le champion de France sur route est lâché, Lorgeou le passe et revient même sur Van Houvaert, mais celui-ci fait un nouvel effort et, mètre à mètre, il regagne sur le leader. Bientôt celui-ci est en vue, Van Houvaert, le nez sur le guidon, emballe et à la porte même du vélodrome il passe Fabert. Un mouvement se produit dans la foule énorme qui barre littéralement la route et le coureur parisien, qui n'a décidément pas de veine, est projeté à terre, par un curieux — involontairement, j'aime à le croire. — On le relève, mais il est étourdi, le sang lui coule à flots sur la figure et c'est à peine s'il peut se tenir en machine pour terminer, sur la piste du vélodrome, les six tours réglementaires, pendant lesquels il se fait même dépasser par Lorgeou.

En réalité, s'il n'est pas possible, et je ne le crois pas, d'avoir un service d'ordre plus nombreux, il faudra absolument arrêter la course plusieurs kilomètres avant le vélodrome et neutraliser, comme on le fait à Ville-d'Avray pour Bordeaux-Paris le reste du parcours.

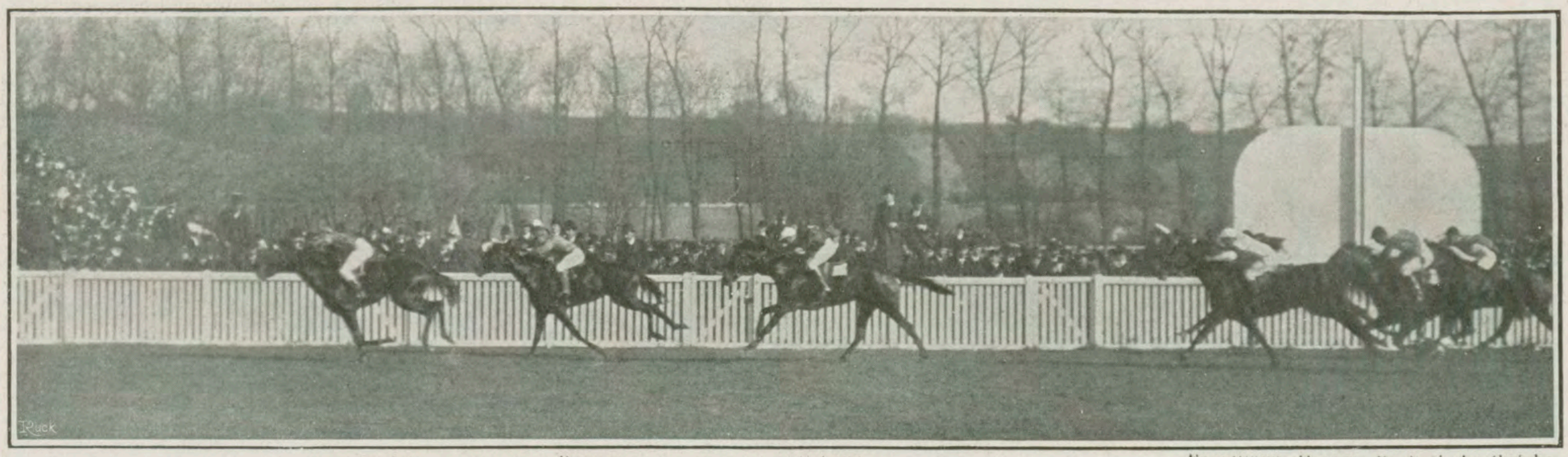
En fait, le malheureux Fabert trouva, pendant quatre kilomètres, la route envahie devant lui par une foule grouillante que ses sympathies portaient plutôt vers celui qui le talonnait. Tout en admirant les qualités d'aggrichage de Van Houvaert, on ne peut s'empêcher de plaindre son rival malheureux. On a dit que Fabert aurait été battu, même sans sa chute, parce qu'il ne savait pas marcher sur piste! Ceux qui ont écrit cette inconséquence, ont sans doute oublié qu'il y avait marché pendant vingt-quatre heures lors du dernier Bol d'Or où il donnait précisément du fil à retordre à son vainqueur d'hier.

Nous les verrons aux prises dans Bordeaux-Paris.

M. V.

RÉUNIONS DE SEMAINE

Le beau temps a favorisé les réunions qui se sont succédé pendant la semaine précédant les fêtes de Pâques. Il y eut aussi d'intéressantes épreuves : à Saint-Cloud, le Prix de Palaiseau et le Prix du Bois de Boulogne ; à Maisons-Laffitte, le Prix Pénélope



Scarlet Baïram Cabane Faunillane Oméga Boghari La Guécha

A 200 mètres de l'arrivée, dans le Prix Pénélope (2.000 mètres, 20.000 francs, Maisons).

Sur un bon départ, La Guécha, Baïram et Scabieuse sont partis en tête. Scabieuse a d'abord mené. Avant les tournants, Cocasse était devant Scabieuse, Baïram, Maroussia, Boghari, La Guécha et Scarlet.

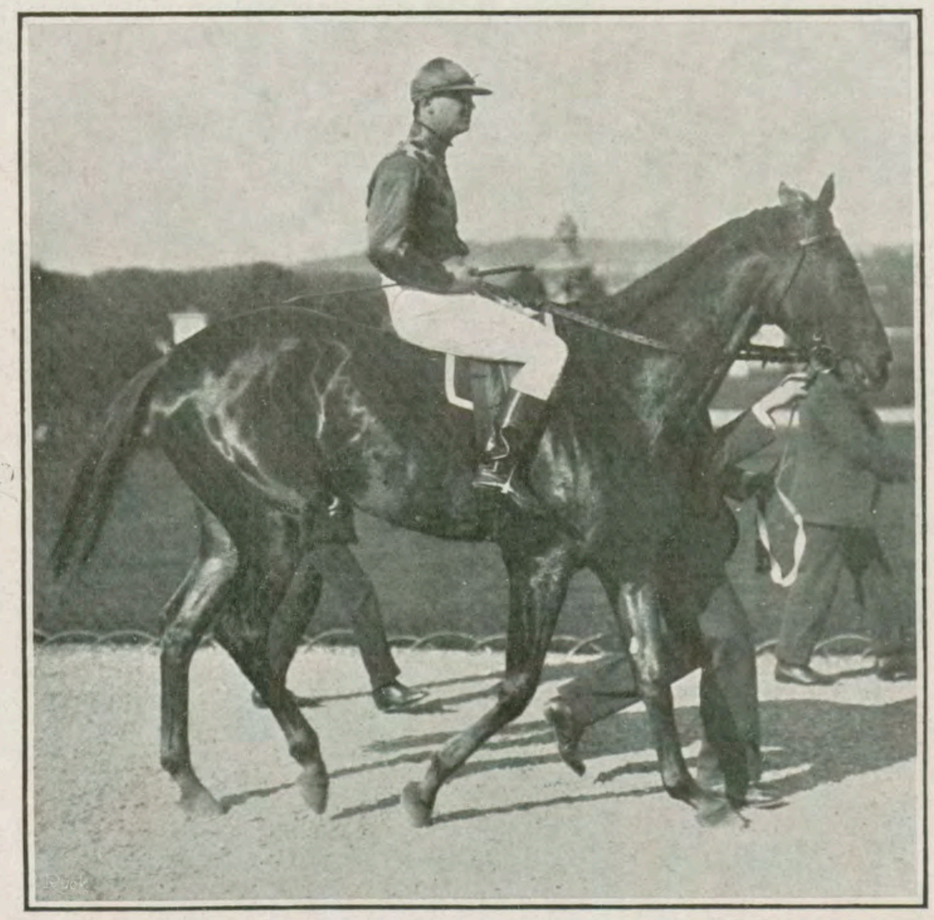
La Société du Demi-Sang et la Société Sportive d'Encouragement se sont partagé équitablement la semaine qui précède les fêtes de Pâques. Mais, si nous avons pris trois fois le chemin de Saint-Cloud, la Société Sportive a tenu à varier nos plaisirs, et nous a conviés tour à tour sur chacun de ses hippodromes, Enghien, Maisons-Laffitte et Saint-Ouen, entremêlant ainsi agréablement le plat et l'obstacle. Cette dernière spécialité, à la veille de la grande journée d'Auteuil, ne pouvait offrir qu'un attrayant lever de rideau. L'intérêt a été plus soutenu dans les épreuves de plat.

Ce fut d'abord la rentrée de Schuyler. La chance du poulain de M. W.-K. Vanderbilt semblait s'imposer avec tant d'autorité que sa présence avait fait le vide et que trois concurrents seulement avaient osé affronter la lutte contre lui. Le résultat a prouvé une fois de plus qu'il ne faut jamais désespérer : Coraldini, qui venait tout bonnement de prendre dans un handicap une place de second, derrière Marinier, a remporté une victoire très aisée. Il a pris résolument la tête dès le lever des rubans et a gagné sans avoir été rejoint. Il serait oiseux, je crois, de vouloir extraire le fin du fin de cette épreuve : Schuyler a-t-il fait preuve de caractère, ou doit-on simplement accuser son manque de condition ? D'un autre côté, Coraldini est-il une révélation de l'année ? Il est plus simple et plus prudent de laisser aux prochains événements le soin de résoudre cette énigme.

A la seconde réunion de Saint-Cloud, Sejan, qui venait de faire une excellente rentrée au Bois, derrière Compère, a remporté une victoire très nette, sur Philomène, à laquelle il rendait trente livres. Malheureusement pour lui et pour ses partisans, le bénéfice de sa performance lui a été retiré immédiatement ; il a été distancé pour n'avoir pu représenter son poids exact à la rentrée aux balances. Il est à souhaiter que des mesures sérieuses soient prises pour éviter le retour de pareils incidents.

La réunion de Maisons-Laffitte avait à son programme le Prix Pénélope, poule des produits pour pouliches, disputée sur 2.000 mètres. Le lot réuni dans cette épreuve était composé des juments qui, les sujets de tête mis à part, représentent l'élite de leur génération. Boghari, Sonnerie et Cabane, qui faisaient leur rentrée, attiraient l'attention par leurs excellentes performances de deux ans : les deux premières se sont comportées d'une façon obscure ; l'autre, au contraire, s'est placée troisième, nettement détachée devant le reste des concurrentes. Scarlet a triomphé très plaisamment.

BOÏARD.



Scarlet.

Scarlet, par Chalet et Rose Rose, au comte Le Marois (O'Connor), gagnante du Prix Pénélope.

Scarlet Baïram Cabane Faunillane Oméga

L'arrivée du Prix Pénélope.

Dans la ligne droite, Baïram prenait un instant l'avantage, mais Scarlet venait l'attaquer, pour l'emporter d'une longueur et demie. Cabane, troisième, à une encolure devant Faunillane, Oméga, La Guécha et Boghari.

TOMMY BURNS A PARIS

Par JACQUES MORTANE

Tommy Burns, le plus grand pugiliste venu en Europe, a boxé à Paris ✍ Peut-il se parer du titre de champion du monde? ✍ Invincible peut-être, mais point invaincu ✍ A qui la palme : à Johnson ou à lui? ✍ Leur carrière ✍ Tommy Burns et Sam Mac Vea ✍ ✍ ✍ ✍ ✍ ✍ ✍ ✍ ✍

La semaine dernière a été encore fort bien remplie au point de vue de la boxe. Trois combats ont été donnés, qui ont tous trois remporté le succès qu'ils méritaient. A l'Hippodrome, Sam Mac Vea a eu raison de Ben Taylor au onzième round, le faisant knock-out par un direct au cœur. La rapidité de ses attaques a fait croire à beaucoup de spectateurs qu'il avait descendu son adversaire par un cross à la mâchoire. Mais les deux antagonistes, certainement mieux placés que quiconque pour le savoir, m'ont affirmé que le coup fatal avait été porté au cœur. Aussi bien, le champion de Californie, s'étant aperçu que les swings les plus violents n'ébranlaient pas Ben Taylor, comme il l'espérait, décida au bout de quelques rounds de ne chercher le coup dur qu'au cœur et à l'estomac, se contentant de frapper à la figure pour ne pas rester inactif et fignoler son travail.

Cette soirée à laquelle assistaient sept à huit mille personnes a remporté le plus légitime succès et a prouvé que l'Hippodrome était un des endroits de Paris les plus propices à la boxe. Vendredi, Willie Lewis se mesurait avec l'Anglais Harry Collins au Wonderland, et enfin, samedi dernier, pour son inauguration, le Boxing Palace donnait le combat qui mettait aux prises Tommy Burns et le Sud-Africain Jewey Smith.

Tommy Burns à Paris, n'est-ce point un régal royal? Qui aurait pensé, il y a seulement quelques mois, que pareil gala nous serait offert. Il est certain que la boxe a fait en peu de temps chez nous des pas de géant vraiment curieux et il sera intéressant, plus tard, lorsqu'on écrira une histoire de ce sport, de suivre ses débuts pénibles en France, débuts qui durèrent bien des années, jusqu'à sa période de gloire, à laquelle ne succédera point, je l'espère, une ère de décadence.

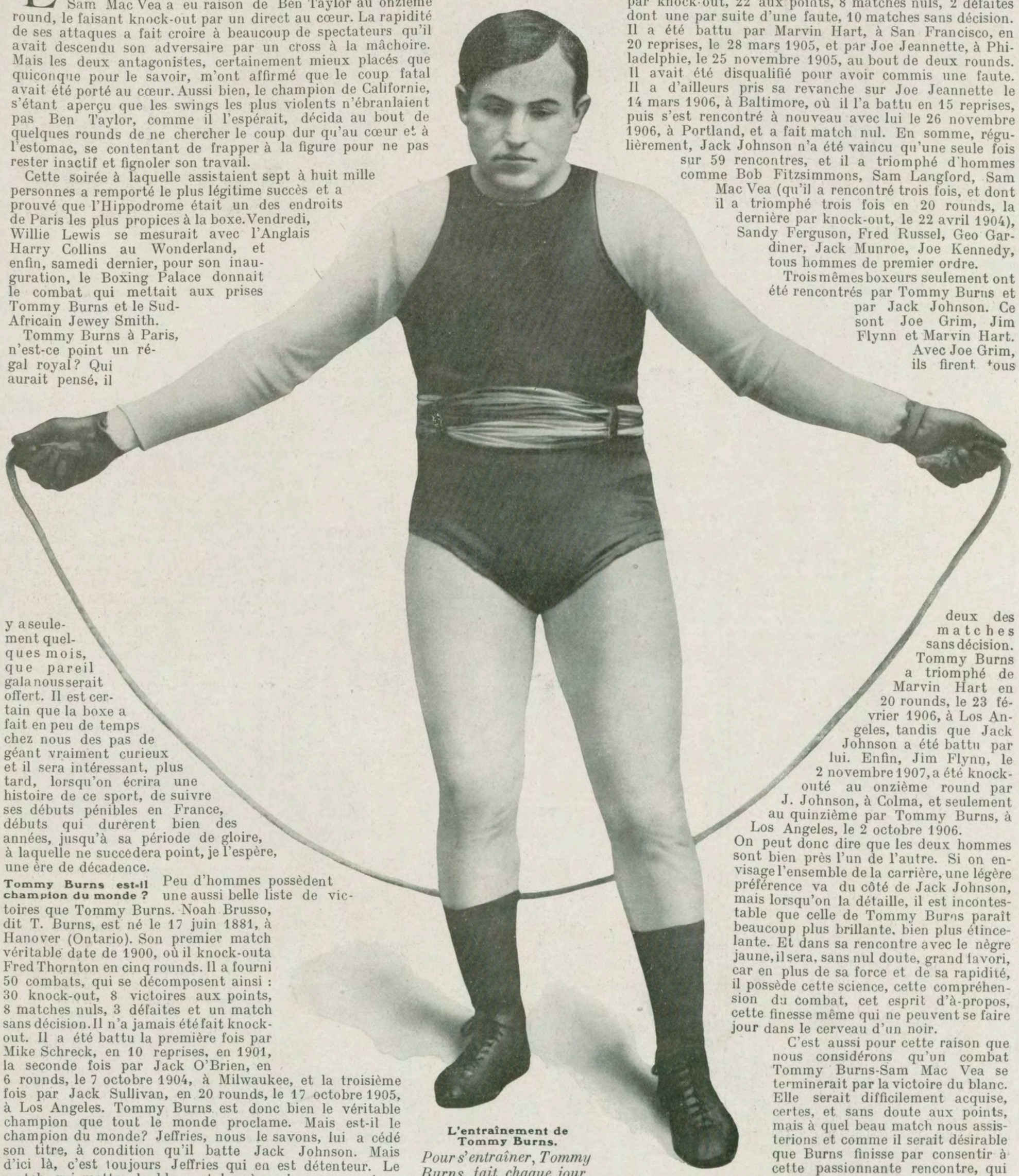
Tommy Burns est-il champion du monde ? Peu d'hommes possèdent une aussi belle liste de victoires que Tommy Burns. Noah Brusso, dit T. Burns, est né le 17 juin 1881, à Hanover (Ontario). Son premier match véritable date de 1900, où il knock-outa Fred Thornton en cinq rounds. Il a fourni 50 combats, qui se décomposent ainsi : 30 knock-out, 8 victoires aux points, 8 matches nuls, 3 défaites et un match sans décision. Il n'a jamais été fait knock-out. Il a été battu la première fois par Mike Schreck, en 10 reprises, en 1901, la seconde fois par Jack O'Brien, en 6 rounds, le 7 octobre 1904, à Milwaukee, et la troisième fois par Jack Sullivan, en 20 rounds, le 17 octobre 1905, à Los Angeles. Tommy Burns est donc bien le véritable champion que tout le monde proclame. Mais est-il le champion du monde? Jeffries, nous le savons, lui a cédé son titre, à condition qu'il batte Jack Johnson. Mais d'ici là, c'est toujours Jeffries qui en est détenteur. Le match qui mettra le blanc et le nègre jaune aux prises, nous fixera sur le nom du nouveau champion du monde.

Jack Johnson a-t-il des chances de triompher? Son passé nous donnera quelques indications, s'il ne nous répond pas de l'avenir. Il est né le 31 mars 1878, à Galveston. Il a débuté en 1901, en knock-outant Horace Miles en 3 rounds. Il a fourni 59 combats : 17 victoires par knock-out, 22 aux points, 8 matches nuls, 2 défaites dont une par suite d'une faute, 10 matches sans décision. Il a été battu par Marvin Hart, à San Francisco, en 20 reprises, le 28 mars 1905, et par Joe Jeannette, à Philadelphie, le 25 novembre 1905, au bout de deux rounds. Il avait été disqualifié pour avoir commis une faute. Il a d'ailleurs pris sa revanche sur Joe Jeannette le 14 mars 1906, à Baltimore, où il l'a battu en 15 reprises, puis s'est rencontré à nouveau avec lui le 26 novembre 1906, à Portland, et a fait match nul. En somme, régulièrement, Jack Johnson n'a été vaincu qu'une seule fois sur 59 rencontres, et il a triomphé d'hommes comme Bob Fitzsimmons, Sam Langford, Sam Mac Vea (qu'il a rencontré trois fois, et dont il a triomphé trois fois en 20 rounds, la dernière par knock-out, le 22 avril 1904), Sandy Ferguson, Fred Russel, Geo Gardiner, Jack Munroe, Joe Kennedy, tous hommes de premier ordre.

Trois mêmes boxeurs seulement ont été rencontrés par Tommy Burns et par Jack Johnson. Ce sont Joe Grim, Jim Flynn et Marvin Hart. Avec Joe Grim, ils firent tous deux des matches sans décision. Tommy Burns a triomphé de Marvin Hart en 20 rounds, le 23 février 1906, à Los Angeles, tandis que Jack Johnson a été battu par lui. Enfin, Jim Flynn, le 2 novembre 1907, a été knock-outé au onzième round par J. Johnson, à Colma, et seulement au quinzième par Tommy Burns, à Los Angeles, le 2 octobre 1906.

On peut donc dire que les deux hommes sont bien près l'un de l'autre. Si on envisage l'ensemble de la carrière, une légère préférence va du côté de Jack Johnson, mais lorsqu'on la détaille, il est incontestable que celle de Tommy Burns paraît beaucoup plus brillante, bien plus étincelante. Et dans sa rencontre avec le nègre jaune, il sera, sans nul doute, grand favori, car en plus de sa force et de sa rapidité, il possède cette science, cette compréhension du combat, cet esprit d'à-propos, cette finesse même qui ne peuvent se faire jour dans le cerveau d'un noir.

C'est aussi pour cette raison que nous considérons qu'un combat Tommy Burns-Sam Mac Vea se terminerait par la victoire du blanc. Elle serait difficilement acquise, certes, et sans doute aux points, mais à quel beau match nous assisterions et comme il serait désirable que Burns finisse par consentir à cette passionnante rencontre, qui mettrait aux prises les deux boxeurs les plus populaires auprès du public parisien. Espérons que le Boxing



L'entraînement de Tommy Burns.

Pour s'entraîner, Tommy Burns fait chaque jour, pendant une demi-heure, du saut à la corde, du punching-ball et des assauts.

Tommy Burns.

Le fameux boxeur Tommy Burns, qui vient de remporter, à Paris, une nouvelle victoire.

Palace parviendra à faire fléchir Tommy Burns et qu'il obtiendra son engagement. Voilà une soirée à laquelle on refuserait du monde, quel que fût le prix des places.

Toutefois, il est bien peu probable que nous soyons conviés à pareil spectacle. Tommy Burns ne veut, en effet, matcher qu'un seul homme de couleur, c'est Jack Johnson. Jeffries lui a confié son titre de champion du monde, à la condition qu'il battrait Johnson. S'il est vainqueur, Burns sera officiellement reconnu, dans le cas contraire, Jeffries rentrera dans le ring, car il ne peut venir à l'idée d'un Américain de voir un nègre détenteur du plus beau trophée qui soit attribué à l'exercice d'un sport. Cette horreur du nègre, qui nous semble exagérée, est d'ailleurs des plus curieuses. A écouter les Yankees, le noir est certainement l'espèce la plus écœurante et la plus vile, aussi hésitent-ils à le rencontrer dans des compétitions quelconques. Et si Burns consent à combattre contre Jack Johnson, c'est uniquement parce que le titre de Champion du Monde en dépend. Mais il ne veut pas rencontrer le champion californien Sam Mac Vea.

Il prétend qu'il ne veut pas faire gagner d'argent à un nègre. Evidemment, pour un homme intelligent, cela semble un peu étroit d'esprit. Mais la raison est tout au moins originale. Nous regrettons d'autant plus cette fin de non-recevoir qu'en France, la qualité qu'on est le plus heureux de trouver chez autrui — si on ne la possède pas soi-même, — est le courage. Il serait imbécile de prétendre que Tommy Burns a peur, mais il y aura de nombreux sportsmen qui considéreront son cas de conscience comme une reculade. Que vous soyez boxeur ou que vous pratiquiez tout autre sport, il est un fait certain, c'est que vous devez relever tous les défis qui vous seront lancés par des hommes qualifiés pour le faire, sans quoi vous aurez l'air de reculer. Et ce n'est point sportif.

Kramer ne refuse pas de matcher Major Taylor, et Major Taylor est tout aussi noir que Sam Mac Vea, Kramer tout aussi américain que Tommy Burns. Alors, pourquoi celui-ci serait-il plus royaliste que le roi? Est-ce parce que dans les corps à corps sa chair frôlera celle de Sam? Est-ce parce qu'il respirera la sueur du Californien? Allons, les champions ne sont tout de même pas des petites femmes. Ils ont un titre à défendre, qu'ils le défendent. C'est pourquoi je suis certain que Tommy Burns se laissera convaincre et qu'il accomplira ce geste sportif, — d'autant plus méritant qu'il lui coûtera — d'accepter de combattre Sam Mac Vea sans exiger qu'il se fasse blanchir. Et tout le monde applaudira à cette décision d'un homme qui, quoique possédant des principes avec lesquels il ne badine pas, ne consent pas à rester intransigeant quand il s'agit de sport.

Le match Tommy Burns-Jewey Smith

J'ai eu le plaisir d'assister, chez Jim Pratt, à l'entraînement de Tommy Burns, et je ne saurais dire quelle merveilleuse impression m'a produite le fameux pugiliste. A sa séance de punching-ball, auquel il travaille pendant un quart d'heure environ, trois fois il a knock-outé le ballon, brisant, par la force de ses coups, la ficelle grosse comme le doigt, qui le tenait. Puis, pendant vingt minutes, il sauta à la corde avec une réelle virtuosité, se déplaçant, avançant, reculant comme s'il combattait. Enfin, avant l'assaut avec Pat O'Keeffe et Marcel Moreau se relayant pendant quelques minutes, il feint de matcher. Il boxe avec un être imaginaire, donnant dans le vide des coups susceptibles d'assommer un bœuf, esquivant, rentrant et faisant comprendre par tous ses gestes les diverses phases du combat. Dans cette pantomime, il m'a absolument rappelé Séverin, le célèbre mime, et rien n'était plus curieux que d'assister à cet entraînement rigoureux et savamment dosé.

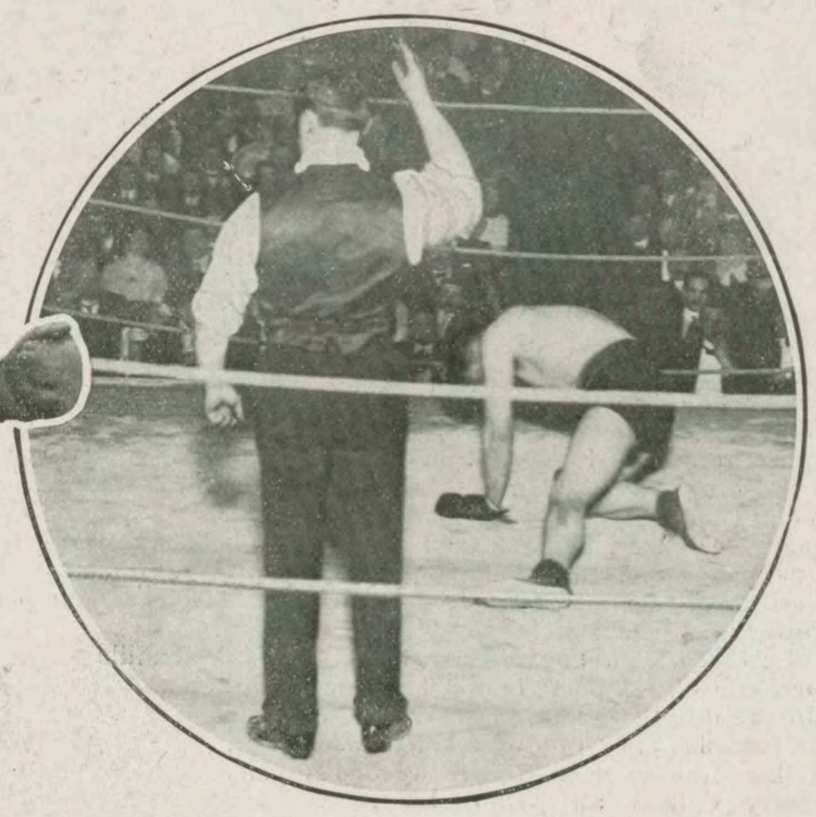
Aussi avais-je, après cette séance, la ferme conviction que J. Smith serait knock-out en l'espace d'un instant et que la rencontre serait dénuée d'intérêt, la supériorité de Burns étant par trop évidente. On ne savait pas grand'chose de ce Jewey Smith, et j'avais peur. On disait bien que cet homme était un être extraordinaire, mais ne l'a-t-on pas dit de boxeurs médiocres? On ajoutait qu'il avait fourni dix-neuf combats qui s'étaient terminés par dix-neuf victoires obtenues par knock-out. Mais on se gardait de citer le nom des adversaires. Le seul qu'on donnait était celui du dernier vaincu, champion de l'armée et de la marine anglaises. Aussi étions-nous assez sceptiques et nous imaginions-nous que Jewey Smith était l'un de ces vulgaires poids lourds qu'on éprouve le besoin de sortir pour le besoin de la cause. Je dois avouer, à ma confusion, que je m'étais complètement trompé, et le combat fut splendide. Le Sud-Africain se défendit avec l'énergie d'un lion, et il prit même longtemps l'offensive, si bien que le second round fut tout à fait à son avantage. Mais que vouliez-vous qu'il fît contre ce diable de Burns? Malgré sa structure athlétique, rappelant à s'y méprendre celle d'Hackenschmidt, à partir de la quatrième reprise, l'Américain sembla jouer avec lui, un jeu d'ailleurs un peu brutal puisqu'il lui ouvrit l'œil, le nez, la bouche et qu'il l'abattit d'un superbe cross à la mâchoire.

On ne peut s'imaginer la beauté de cette lutte sans merci que se livrèrent deux vrais champions. Ah! pourvu que Burns finisse par bien vouloir rencontrer Sam Mac Vea... pour moins de 125.000 francs.

JACQUES MORTANE.

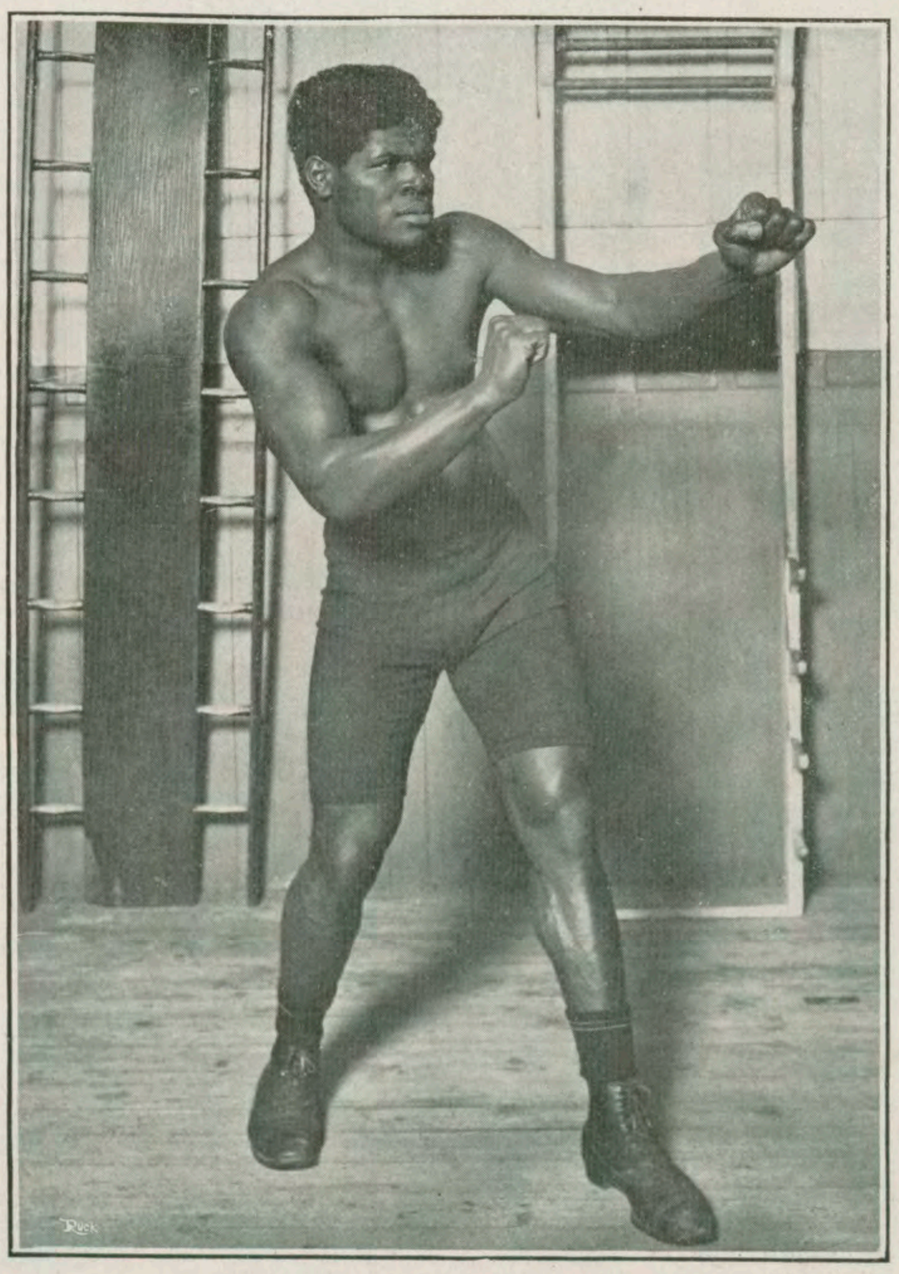
Contre son ombre.

Burns boxe contre son ombre pendant 20 minutes.



Le match Sam Mac Vea-Ben Taylor.

Au onzième round, Sam Mac Vea a réussi à mettre knock-out Ben Taylor par un direct au cœur.



Sam Mac Vea.

Le champion noir qui a défié Tommy Burns. Espérons que ce beau combat sera donné bientôt à Paris.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris. H.-L. MOTTI. *Le Gérant :* CAMILLE LECESTRE.